ISBN: 83-88920-30-8
INDEX 217700

14 Biblioteka magazynu MORZE STATKI I OKRĘTY

Cena: 31 zł
(VAT 0%)

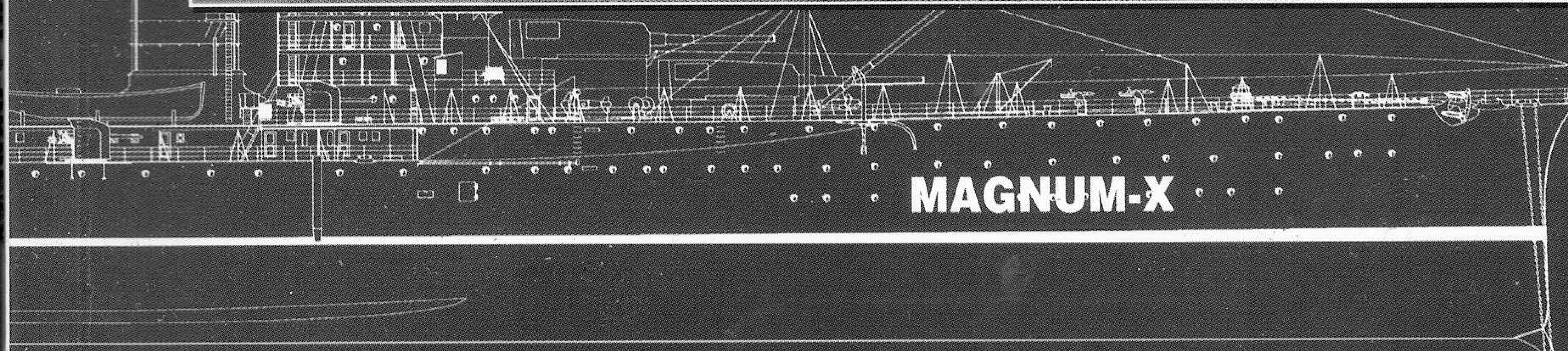
ANDRZEJ PEREPECZKO

Włoskie krążowniki ciężkie

Trento
Trieste
Zara
Fiume
Gorizia
Pola
Bolzano



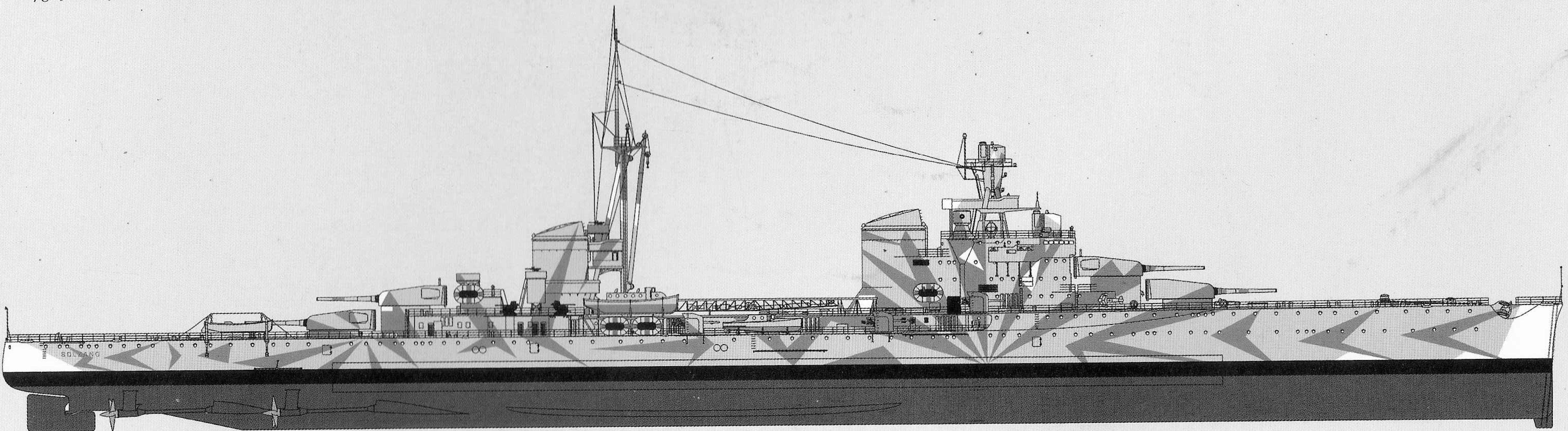


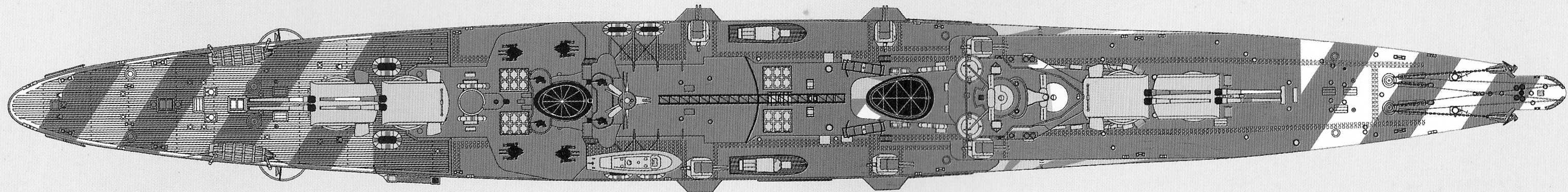


MAGNUM-X

BOLZANO

Wygląd okrętu w 1942 roku.



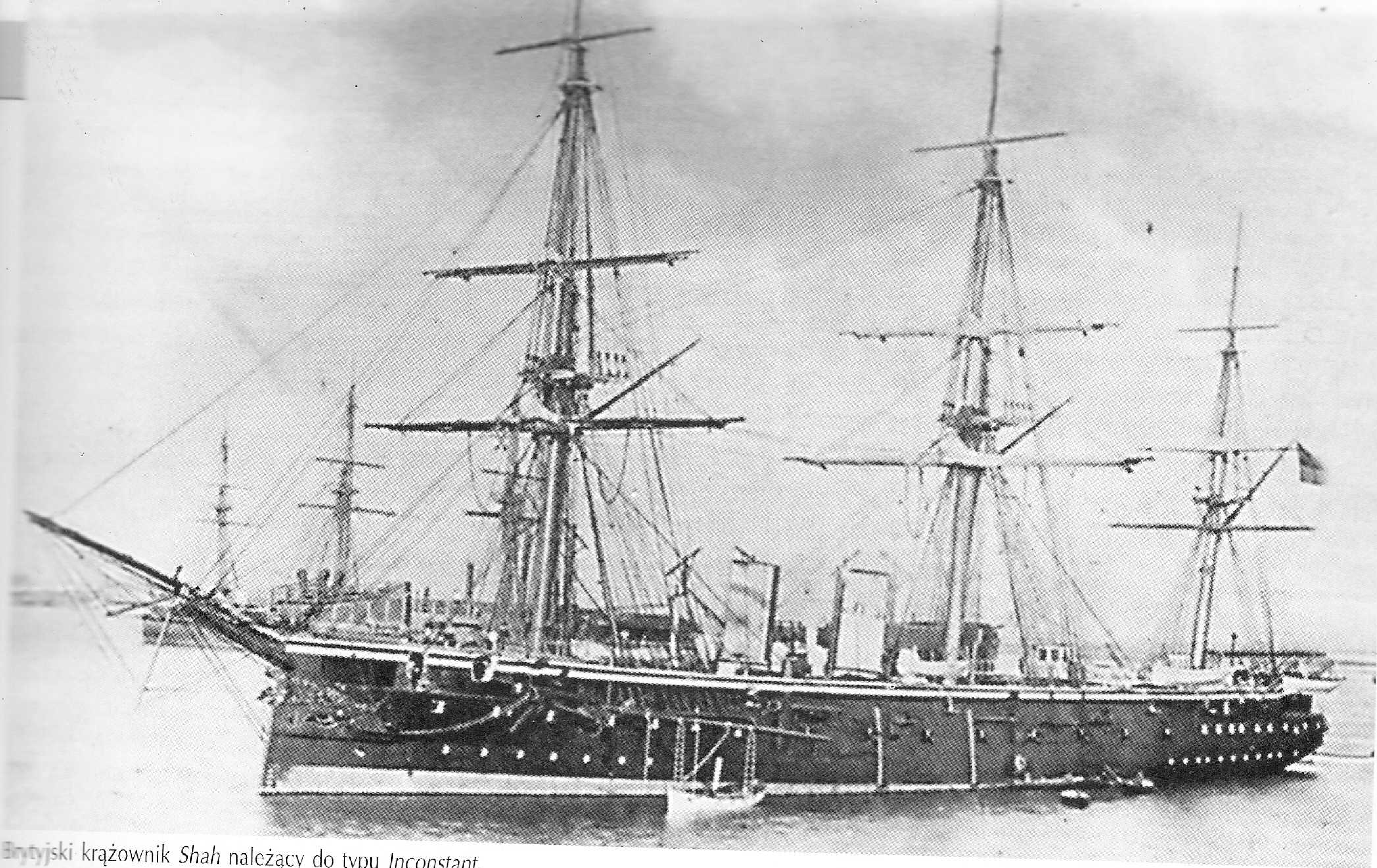


Andrzej Perepeczko

Włoskie krążowniki ciężkie

Trento
Trieste
Zara
Fiume
Gorizia
Pola
Bolzano

Wydawnictwo MAGNUM-X
Warszawa 2006



Brytyjski krążownik *Shah* należący do typu *Inconstant*.

OD FREGATY DO KRĄŻOWNIKA

W pierwszej połowie XIX wieku okrętami wojennymi wszystkich krajów morskich świata były jednostki żaglowe, a wśród nich najliczniej reprezentowane były okręty klasy fregata. W literaturze dotyczącej budowy i działań okrętów wojennych rozróżnia się kilka rodzajów i typów fregat, w zależności od wielkości okrętu i liczby zainstalowanych armat.

Nie wnikając w szczegóły nie wchodzące w tematykę przedstawianej Czytelnikom publikacji można przyjąć, że wspomniana klasa okrętów miała wyporność w granicach rzędu 1400-2500 t, a uzbrojenie składało się z od 40 do 60 dział różnych kalibrów (wagomiarów).

Klasą okrętów wojennych, również licznie reprezentowaną w podanym wyżej okresie na morzach i oceanach świata były korwety. Miały one nieco mniejszą wyporność rzędu około 1000 t i mniejszą liczbę dział, rzędu 20-30.

Wprowadzenie na jednostki pływające napędu mechanicznego w postaci kotłów i tłokowych maszyn parowych – stosowanych początkowo jako urządzenia pomocnicze wspierające napęd żaglowy – w zdecydowany sposób zmieniło zarówno konstrukcję okrętów wojennych, jak i strategię prowadzenia walk morskich. Pierwsze próby instalowania napędu parowego na morskich okrętach wojennych miały miejsce już w latach dwudziestych XIX wieku, jednakże decydujące znaczenie w tej dziedzinie techniki miało wynalezienie śruby okrętowej i budowa w roku 1852 francuskiego okrętu liniowego *Napoleon*.

Projektantem i budowniczym tej jednostki był inż. Stanislas Dupuy de Lôme, który już w roku 1846 twierdził, że:

> *(...) żagiel stanie się zapewne wkrótce jedynie pomocniczym środkiem napędowym, należy zatem zaprojektować na okrętach odpowiednie pomieszczenia dla silnej maszyny parowej (...) niedostępne dla ognia nieprzyjacielskich pocisków*[1].

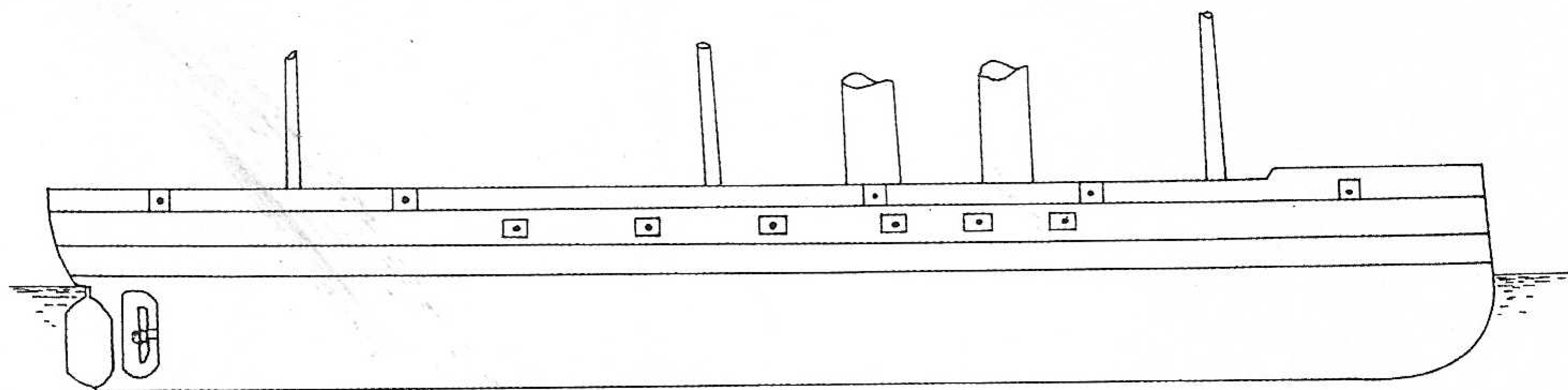
Instalowanie siłowni parowych na okrętach wojennych oraz zastosowanie żelaza w przemyśle stoczniowym spowodowało dalsze zmiany w budownictwie okrętowym i wytworzenie się kolejnych klas morskich jednostek wojennych.

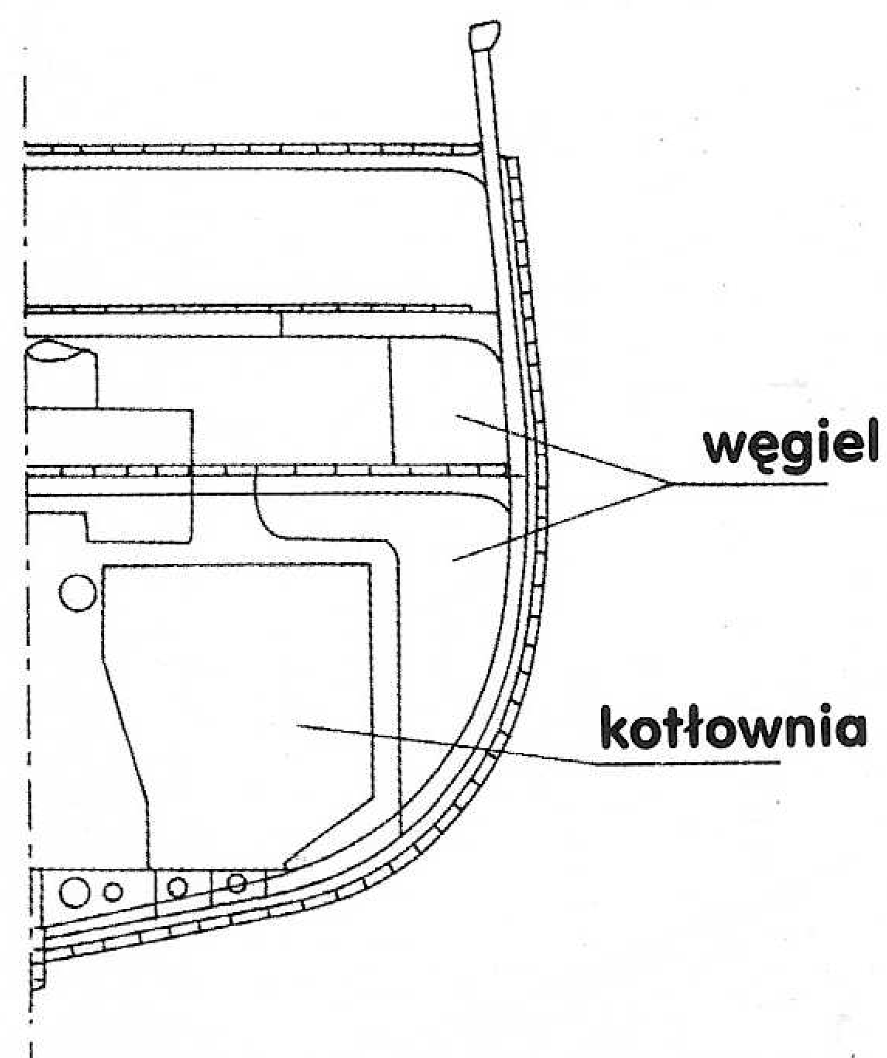
Taką nową klasą stały się okręty, określane jako *krążowniki*, będące w pewnym sensie spadkobiercami fregat (a także korwet) z pierwszej połowy XIX wieku. W założeniach miały to być szybkie jednostki z napędem niezależnym od warunków atmosferycznych (siły i kierunku wiatru), o dość silnym uzbrojeniu, których zadaniem miało być działanie na dalekich akwenach oceanicznych, aby ścigać i niszczyć zarówno okręty wojenne, jak i statki towarowe nieprzyjaciela.

W tym celu zbudowano w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej siedem okrętów przedstawionego wyżej rodzaju. Były to okręty typu *Wampanoag*, które zaprojektował inż. Benjamin Isherwood. Miały one wyporność rzędu 4000 t i były – jak na owe czasy – szybkie, osiągały bowiem prędkość 16-17 węzłów (na próbach nawet 17,75 w.). Ich uzbrojenie składało się z 17 armat dużego kalibru od 6 do 11 cali (od 152,4 mm do 279 mm).

Okręty te można uznać za prototypy jednostek klasy krążownik, jednakże nigdy nie zostały one sprawdzone w działaniach bojowych, bowiem po zakończeniu wojny secesyjnej w Stanach Zjednoczonych nie zostały wcielone do służby czynnej, głównie z powodu wprowadzonych oszczędności.

[1] Wieczorkiewicz P. P., Historia wojen morskich, t. 2, Londyn 1995 za: Hovgaard W., Modern History of Warships, London 1971 (reprint), s. 6.





Brytyjski krążownik *Inconstant* (r. bud. 1869) i jego przekrój poprzeczny.

W związku z powyższym, za pierwszy okręt wojenny klasy krążownik przyjęto brytyjski HMS *Inconstant*, zbudowany w latach 1866-1869. Wyporność jego wynosiła 5800 t, a zamontowana siłownia pozwalała na osiąganie prędkości 15 węzłów. Pierwszy krążownik uzbrojony był w 18 armat kalibru 9 cali (229 mm) oraz 6 armat kal. 11 cali (279 mm).

W późniejszym okresie – wraz z rozwojem techniki budownictwa okrętowego, wprowadzenia nowych materiałów oraz postępu w dziedzinie napędów, uzbrojenia i opancerzenia – zmieniała się taktyka działań wojennych. W konsekwencji wytworzyły się dwa główne rodzaje krążowników.

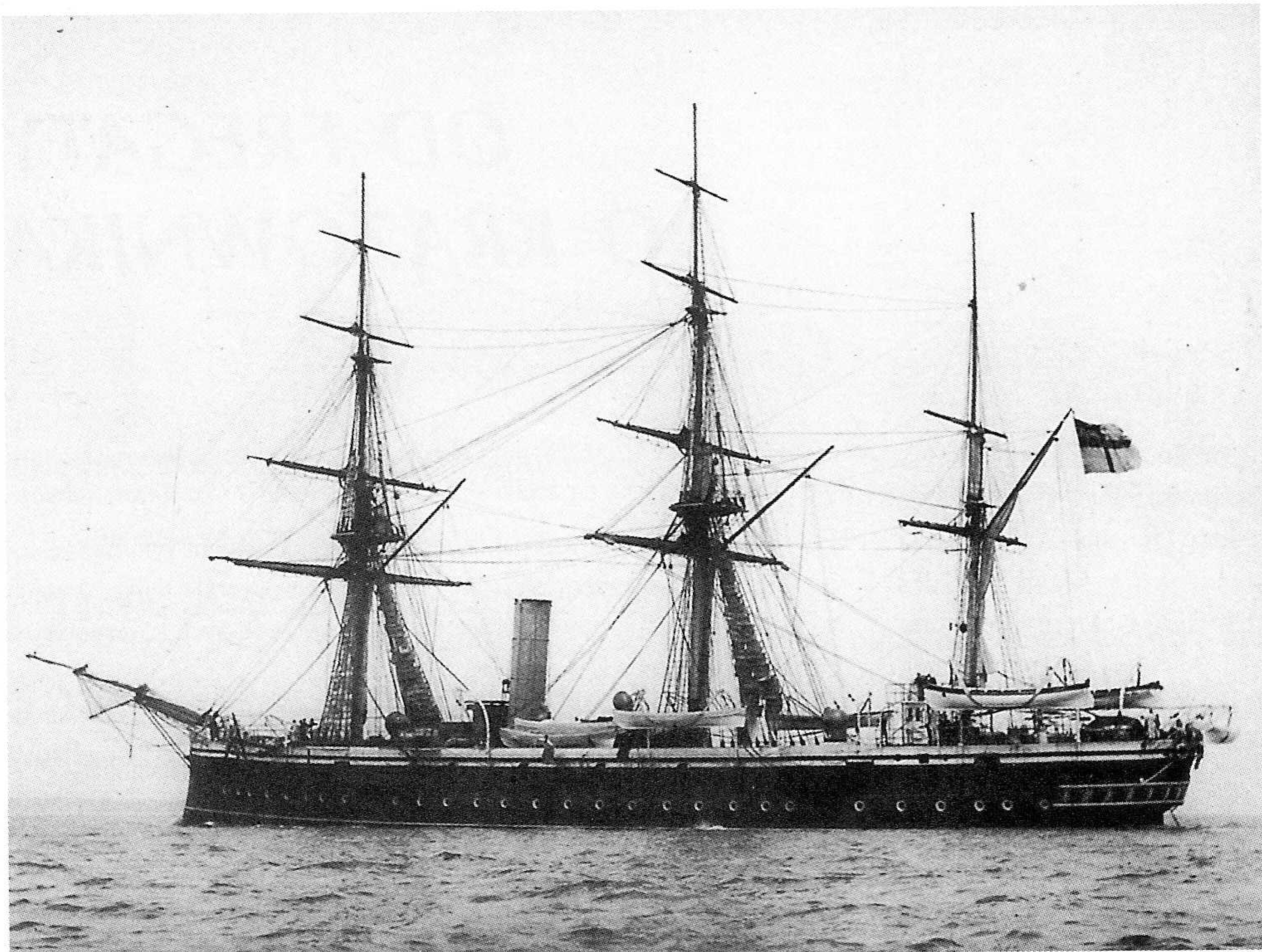
Chronologicznie rzecz ujmując, wczesną postacią omawianej klasy okrętów były *krążowniki pancernopokładowe*[2].

Jednostki tej podklasy miały generalnie wyporność rzędu od 2000 do 8000 t. Charakteryzowały się one tym, że ich opancerzenie ograniczone zostało do pokładu pancernego, tworzącego osłonę od góry najważniejszych pomieszczeń okrętu (kotłownie, maszynownie i komory amunicyjne). W przekroju poprzecznym stosowano początkowo rozwiązanie, w którym pokład pancerny o grubości rzędu 1,5-2 cali (38-51 mm) montowano na stałej wysokości, od burty do burty, w płaszczyźnie równoległej do wodnic. Przykład takiej konstrukcji stanowi brytyjski krążownik *Comus*.

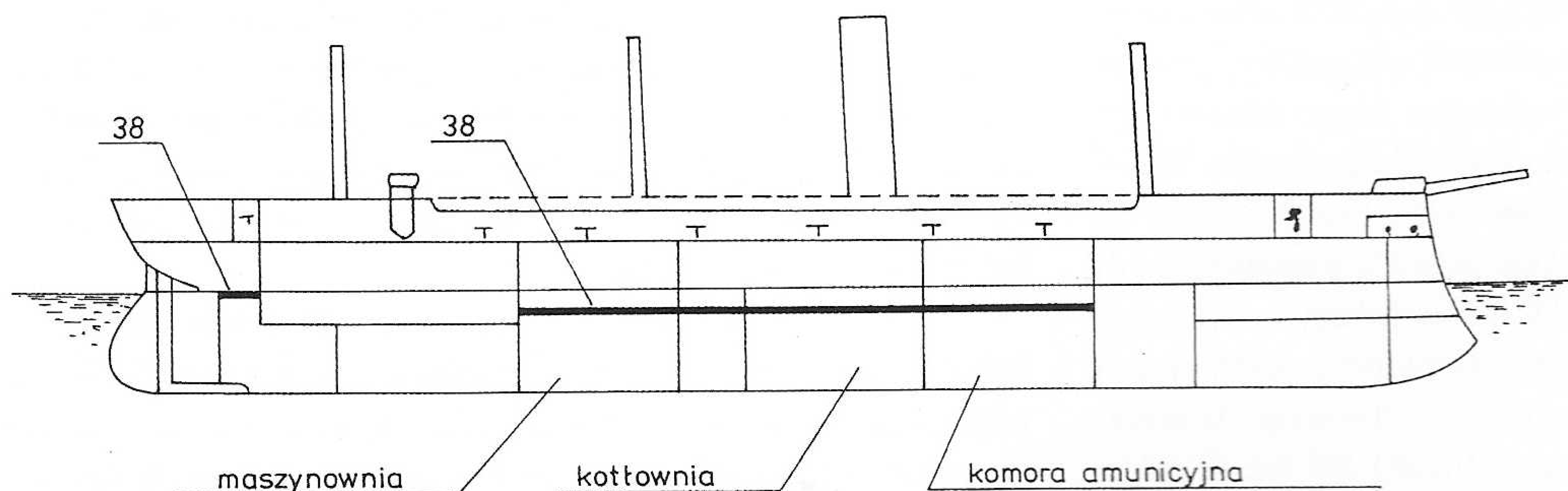
Inne, późniejsze rozwiązanie konstrukcji krążowników pancernopokładowych przedstawiono na przekroju włoskiego krążownika *Piemonte*, okrętu zbudowanego w Wielkiej Brytanii w roku 1889. W tym przypadku środkowa część pokładu pancernego, o grubości rzędu 25-51 mm, biegła poziomo, natomiast boczne elementy tego pokładu miały większą grubość (ok. 76 mm) i schodziły skośnie do burt.

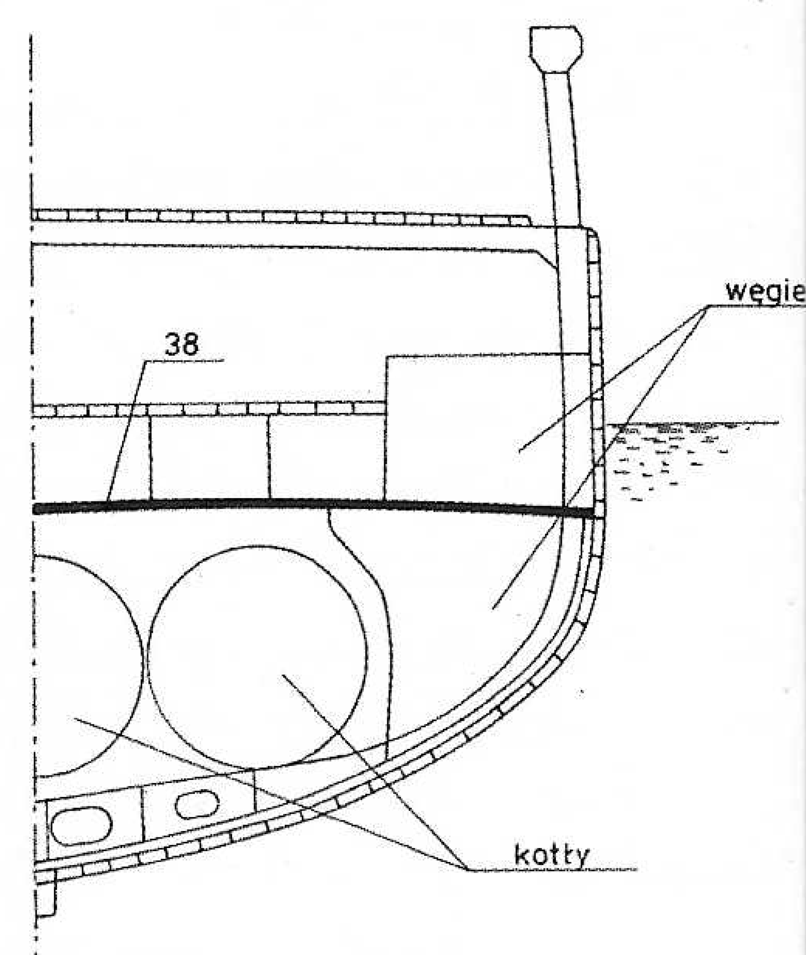
W rozwiązaniu, przedstawionym na tym rysunku poziomy pokład pancerny był nad linią wodną, natomiast płyty boczne łączyły się z obiema burtami poniżej linii wodnej.

W przekroju wzdłużnym pokład pancerny biegł przez całą długość okrętu, od ostrogi dziobowej aż po tylnicę.



Brytyjski krążownik pancernopokładowy *Champion* typu *Comus*.



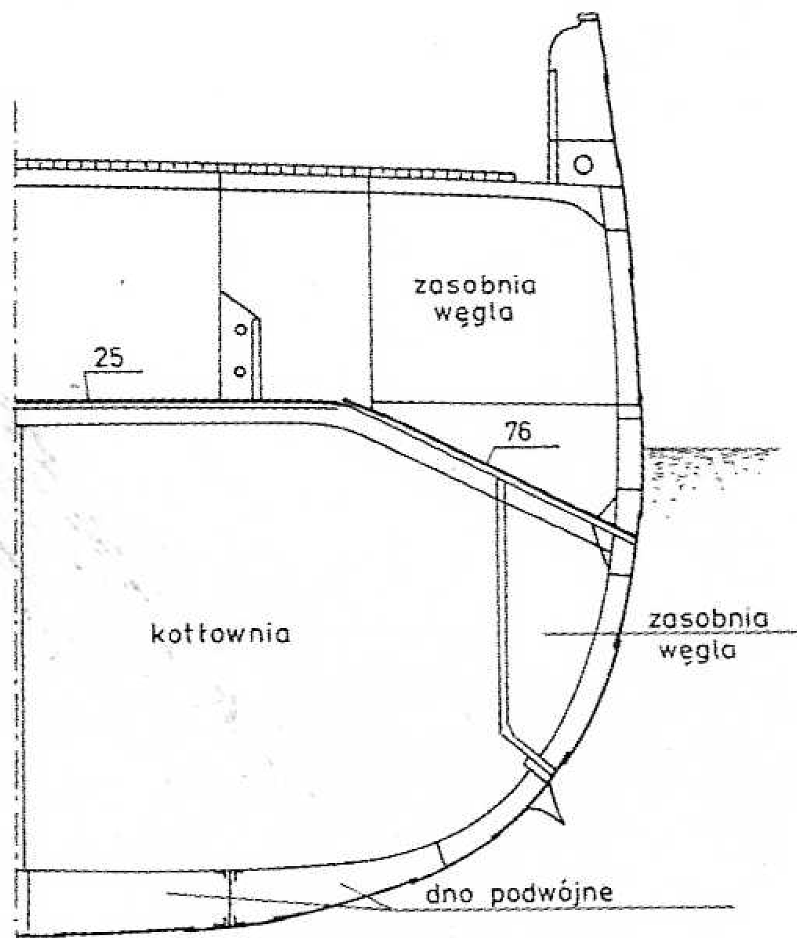


Przekrój wzdłużny i poprzeczny brytyjskiego krążownika pancernopokładowego *Comus* (r. bud. 1878).

[2] W literaturze niemieckiej *Panzerdeckkreuzer*, w rosyjskiej *broniepałubnyj krejser*, w Wielkiej Brytanii ***Protected Cruiser I Class*** (wyporność ponad 10 000 t) i *II Class* (5000 i 10 000 t).

Postępujący pod koniec XIX wieku szybki rozwój artylerii okrętowej zarówno armat, jak i pocisków zmusił konstruktorów okrętowych do stosowania pełniejszego opancerzenia, co w konsekwencji spowodowało budowę nowej klasy okrętów wojennych, określanych jako *krążowniki pancerne*[3].

W większości były to duże okręty o wyporności od 6500 do 15 000 t, a cechą wspólną tej klasy jednostek było zastosowanie pancerza burtowego. Na poziomie linii wodnej grubość pancerza burtowego dochodziła do 200 mm, przeważnie jednak wynosiła ona od 100 do 152 mm (od 4 do 6 cali).



Przekrój poprzeczny krążownika pancernopokładowego *Piemonte* zbudowanego w 1889 r. w Wielkiej Brytanii.

Pancerz burtowy zazwyczaj osłaniał najważniejsze przedziały okrętu i w większości przypadków jego grubość malała w częściach dziobowej i rufowej.

Równolegle rozpoczęto stosowanie opancerzenia wież działowych, wysuniętych ponad pokład okrętu.

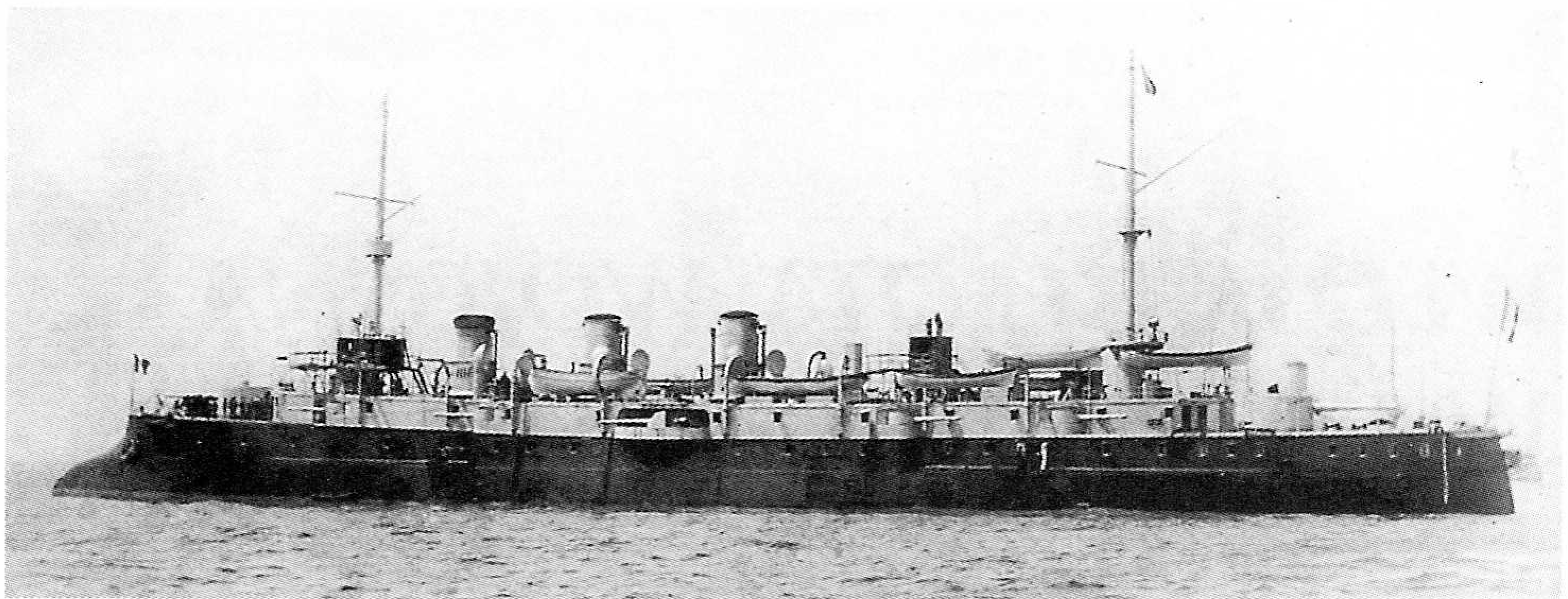
Na rysunku przedstawiono przekrój wzdłużny i poprzeczny francuskiego krążownika pancernego *Dupuy de Lôme* (wyporność 6500 t, prędkość 20 w., r. bud. 1890). Jak widać, pancerz poziomy o grubości 37 mm ciągnął się łukiem od burty do burty, na poziomie linii wodnej w części środkowej i od dziobu do rufy w sposób ciągły, z tym że zarówno w części dziobowej, jak i rufowej schodził niżej niż w rejonie śródokręcia. Natomiast pancerz burtowy miał grubość 100 mm i ciągnął się wzdłuż całej długości okrętu. Na wysokości linii wodnej pancerz burtowy wzmocniony był od strony wewnętrznej grubą warstwą twardego drewna.

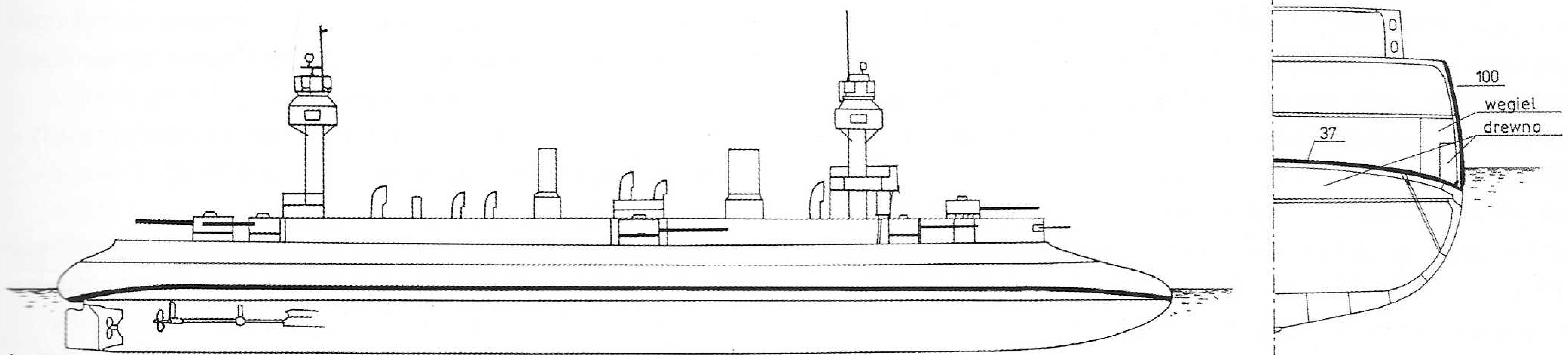
W początkach XX wieku krążowniki pancerne otrzymywały coraz silniejsze opancerzenie. Płyty pancerne chroniły zarówno burty, jak też i podstawy wież artylerii głównej. Opancerzenie poziome obejmowało kilka pokładów, z których dolny ciągnął się wzdłuż całej długości okrętu, natomiast grubość pancerza burtowego była zmienna i największa znajdowała się na linii wodnej, jak przedstawiono na przekroju krążownika pancernego z roku 1909.

Pancerne pokłady składały się z dwóch warstw płyt, co zwiększało ich odporność na przebicie.

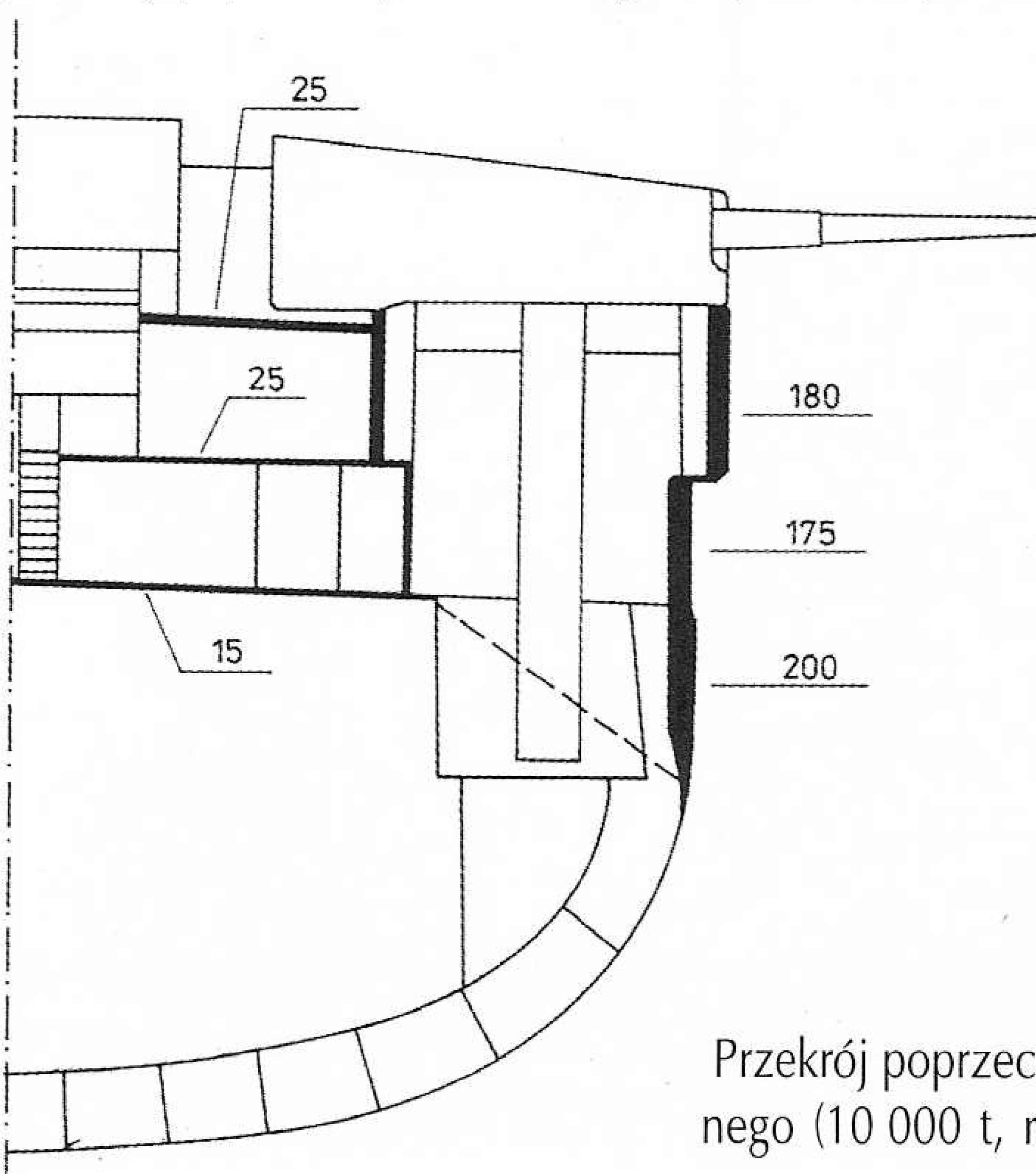
W literaturze fachowej spotyka się dodatkowo szereg innych określeń i podziałów na klasy i podklasy krążowników. I tak na przykład w opracowaniu Conway's All the World's Fighting Ships 1860--1905 (London 1979) spotykamy określenia *sloop-cruiser* (s. 347), *fast torpedo cruiser* i *real torpedo cruiser* (s. 346), *protected cruiser* (s. 347) itp., natomiast w książce Giorgerini G., Nani A., Gli incrociatori Italiani 1861-1964 (Roma 1964) spotykamy nazwy *grandi incrociatori – avvisi* (s. 135), jak również np. dla okrętu klasy *protected cruiser* (wg Conway's, op. cit.) znajdujemy w publikacji włoskiej (Giorgerini, op. cit.) określenie *ariete torpediniere* (polskie wolne tłumaczenie *okręt – taran torpedowy* lub po prostu *taranowiec*, a w języku angielskim *torpedo ram*). Wobec tych różnic w niniejszej publikacji przyjęto ogólne określenie *krążownik*.

Niektóre z przedstawionych w niniejszym rozdziale krążowników przetrwały aż do okresu I wojny światowej. Poważniejsze zmiany w tej klasie okrętów nastąpiły już w okresie trzeciej dekady XX wieku, co przedstawiono w dalszych rozdziałach.


Francuski krążownik pancernopokładowy *Pothuau* należący do typu, który był kontynuacją krążowników typu *Dupuy de Lôme*.

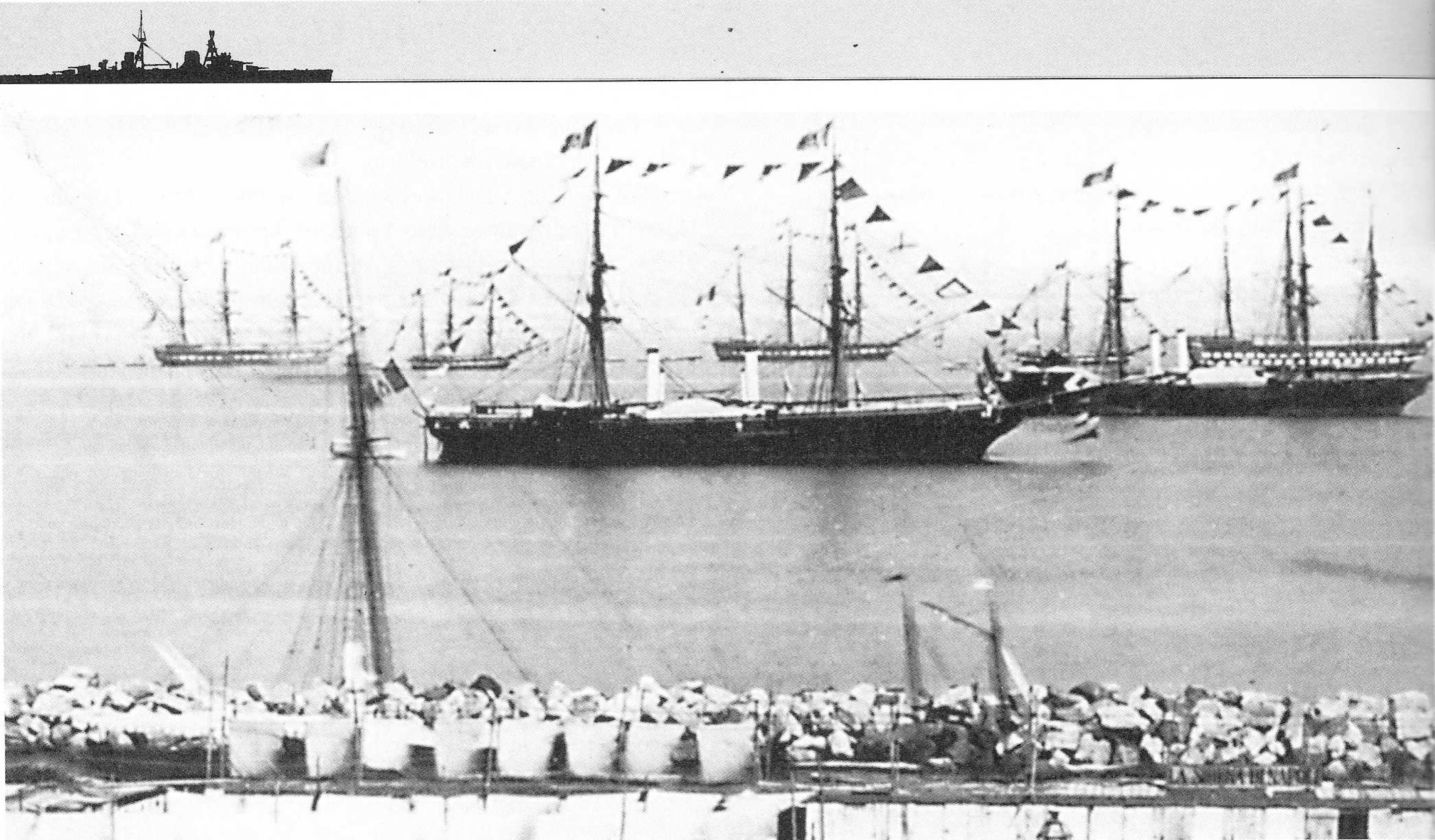


Sylwetka i przekrój poprzeczny francuskiego krążownika pancernego *Dupuy de Lôme*.



Przekrój poprzeczny krążownika pancernego (10 000 t, rok budowy – 1909).

[3] Niemieckie *Panzerkreuzer*, ang. *armoured cruiser*, fr. *croiseurs-cuirassés*, włoskie *incrociatore corazzato*.



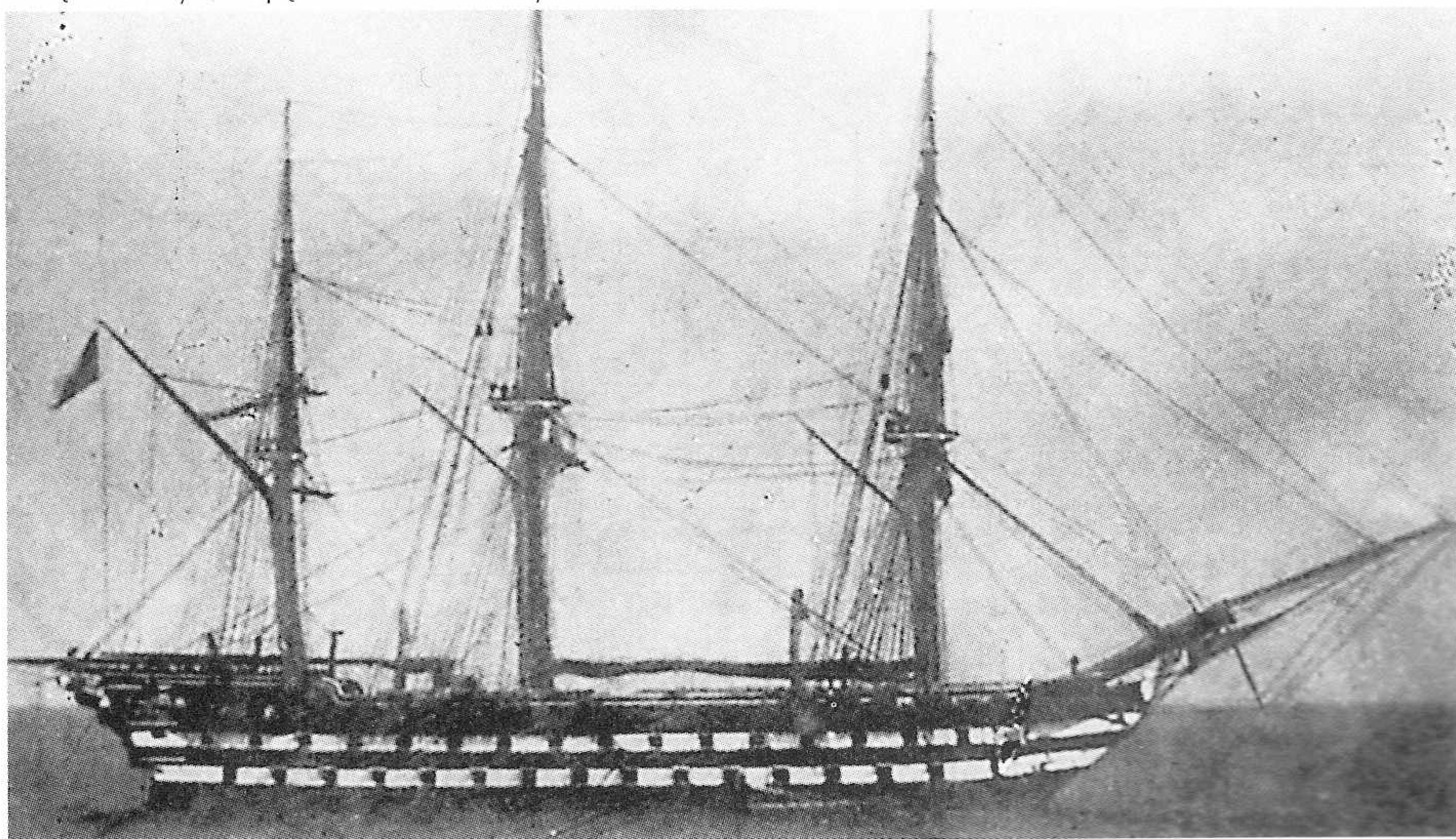
Okręty na redzie Neapolu podczas wizyty króla Wiktora Emanuela I w dniu 7 listopada 1860 r.

WŁOSKA FLOTA WOJENNA W LATACH 1861-1918

W dniu 17 marca 1861 roku na mocy uchwały parlamentu w Turynie, królem Włoch został Wiktor Emanuel II z dynastii sabaudzkiej i tym samym po wieloletnich walkach i działaniach natury dyplomatycznej nastąpiło zjednoczenie kraju. Od tego też dnia liczy się historia nowoczesnej, włoskiej królewskiej marynarki wojennej (*Regia Marina Italiana*).

Marina Italiana otrzymała w chwili swego powołania floty wojenne w spadku po dotychchczasowym Królestwie Sardynii, Królestwie Obojga Sycylii oraz Księstwa Toskanii, a nawet – w późniejszym okresie – dwa holowniki Państwa Kościelnego.

Okręt liniowy z napędem mechanicznym *Re Galantuomo*



Ilościowo spadek ów był nawet dość pokaźny, liczył bowiem w sumie 64 jednostki (z tego 8 w budowie)[4], jednakże w większości były to okręty mocno wiekowe, o niewielkiej wyporności, nie przedstawiające jakiejś znaczącej wartości bojowej.

W skład floty Królestwa Sardynii (*Marina Sarda*) wchodziły – między innymi – następujące okręty (stan na 1861 r.):

fregaty śrubowe

- *Carlo Alberto*, r. bud. 1853, 3283 t, 10×250 mm, 40×160 mm, trójmasztowa fregata żaglowa z pomocniczym napędem mechanicznym (trzy kotły, maszyna parowa, 400 KM, v = 8 w.);
- *Vittorio Emanuele*, r. bud. 1856, 3126 t, 10×250 mm, 40×160 mm, trójmasztowa fregata żaglowa z pomocniczym napędem mechanicznym (trzy kotły, maszyna parowa 1488 KM, 9 w.);
- *Maria Adelaide*, r. bud. 1859;
- *Duca di Genova*, r. bud. 1860, wyporność 3500 t, 10×250 mm, 40×160 mm, trójmasztowa fregata żaglowa mająca cztery kotły i maszynę parową 2500 KM, v = 12 w.;
- *Principe Umberto*, w budowie od roku 1860, zakończenie budowy – 1 listopada 1863, uzbrojenie: 4×200 mm, 16×160 mm i początkowo 54×80 mm.: trójmasztowa fregata żaglowa mająca cztery kotły i maszynę parową 600 KM, v = 11 w.

[4] Wg Conway's All the World's Fighting Ships 1860-1905, London 1979, s. 336/337.

Wszystkie te okręty (oprócz *Carlo Alberto*, który był zbudowany na brytyjskiej stoczni Smith w Newcastle) budowała stocznia Foce w Genui.

Oprócz wyżej wymienionych fregat z napędem mechanicznym w składzie Floty Sardynii znajdowała się jeszcze trójmasztowa fregata żaglowa, a mianowicie:

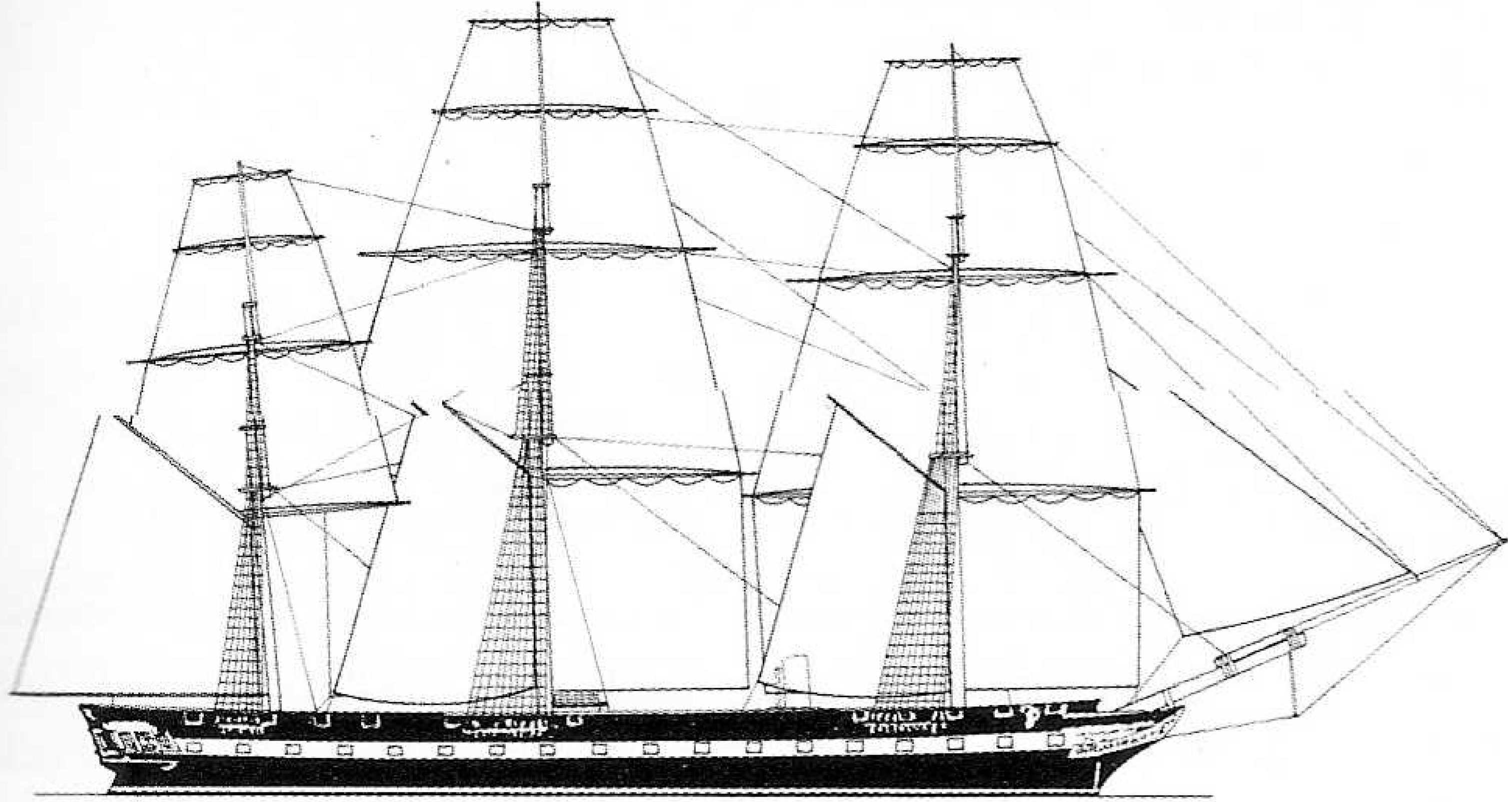
- *San Michele*, r. bud. 1841, 2386 t, 36×80 mm.

Flota wojenna Królestwa Obojga Sycylii (*Marina Napoletana)* liczyła w roku 1861 następujące okręty:

- okręt liniowy z napędem mechanicznym *Re Galantuomo*, r. bud. 1850, 3611 t, 82 działa.

fregaty śrubowe

- *Garibaldi* (ex *Borbone*), r. bud. 1860, 3680 t, 16×200 mm, 16×160 mm, 6×80 mm, trójmasztowa fregata żaglowa z siłownią parową



Fregata *Garibaldi* (ex *Borbone*).

1041 KM, v = 9 w., załoga – 25 oficerów + 467 podoficerów i marynarzy;

- *Italia* (ex *Farnese*), w budowie od roku 1857, 3080 t, 54×80 mm (od 1870 32×80 mm), trójmasztowa fregata żaglowa z siłownią parową 1175 KM, v = 9 w.;
- *Gaeta*, w budowie od roku 1860, 3680 t, 32×160 mm, 6×80 mm, napęd jak *Italia*, v = 11 w.;

fregaty żaglowe

- *Partenope*, r. bud. 1834, 2583 t, 36×80 mm (później 20×160 mm), trójmasztowa fregata żaglowa mająca dodatkowo (od 1862 r.) maszynę parową 400 KM, v = 8 w.;
- *Regina*, r. bud. 1840, 2913 t, 50×80 mm, pozostałe dane jak *Partenope*;
- *Caracciolo* (ex *Carolina*, ex *Amalia*), r. bud. 1811 (!), 1578 t, 20×80 mm, trójmasztowa fregata żaglowa mająca zamontowany w roku 1862 pomocniczy napęd mechaniczny o mocy 200 KM, v = 6 w.

Wszystkie wyżej wymienione okręty zostały zbudowane w stoczni w Castellammare di Stabia nad Zatoką Neapolitańską.

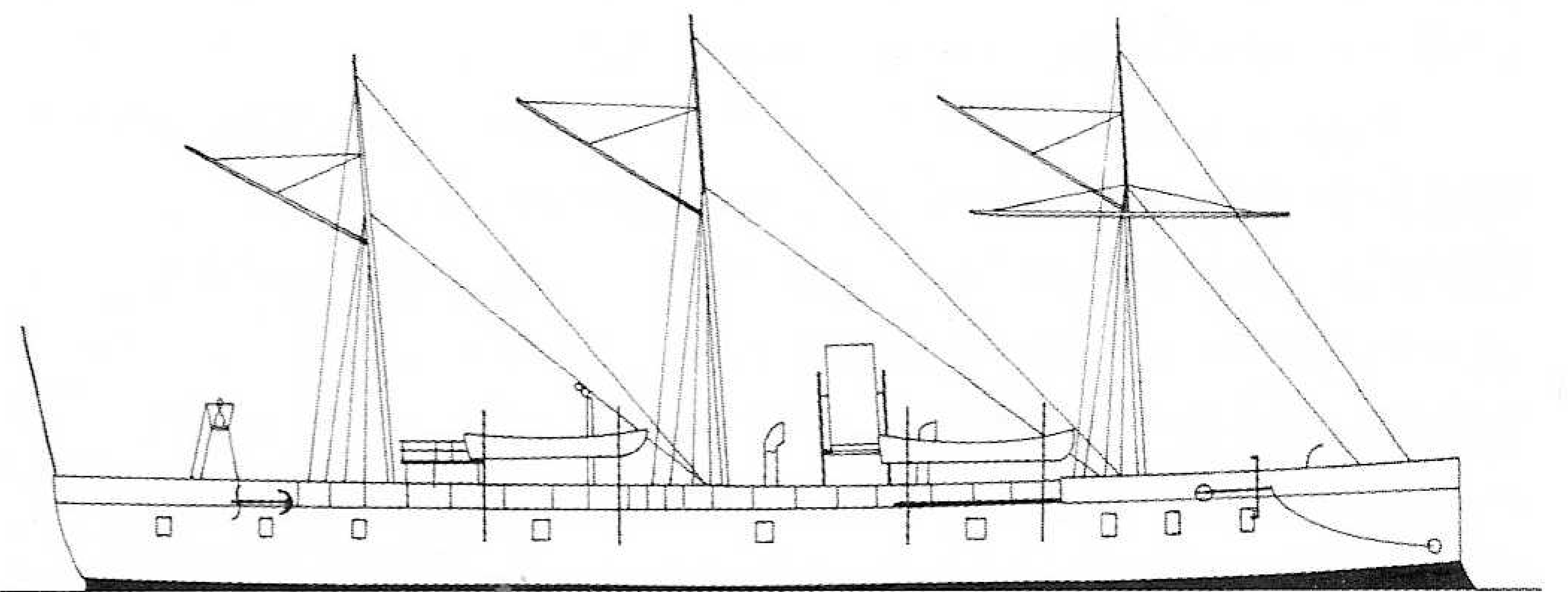
W skład floty włoskiej weszły jeszcze cztery niewielkie kanonierki (r. bud. 1860, ok. 280 t, 2-4 działka) oraz jedno awizo (r. bud. 1846, 286 t) z floty Księstwa Toskanii, a także 18 korwet bocznokołowych (570-2200 t, 3-12 dział), kanonierki, awiza i brygi z flot Sardynii i Sycylii.

Po zjednoczeniu Włoch pierwszym premierem został Camillo Benso, książę Cavour, który był uprzednio premierem rządu Królestwa Sardynii, a także ministrem marynarki tego kraju. To dzięki jego staraniom flota Sardynii otrzymała w połowie XIX wieku kilka nowoczesnych na owe czasy okrętów (między innymi *Carlo Alberto, Vittorio Emanuele* i *Maria Adelaide)*.

Zjednoczone Włochy od samego początku swego istnienia prowadziły politykę rozbudowy floty wojennej. Zresztą nic dziwnego, biorąc pod uwagę długość granic morskich z jednej strony, z drugiej zaś sytuację polityczno-militarną. W tej ostatniej głównym problemem były napięte stosunki Włoch z Austrią, we władaniu której znajdowały się tak bardzo włoskie i tak ważne porty na Adriatyku, jak Wenecja i Triest.

Ponieważ na terenie zjednoczonych Włoch znalazły się niewielkie stocznie, zamówienia włoskie na nowoczesne okręty wojenne zostały ulokowane zagranicą. Pierwsze zamówienia zostały złożone jeszcze za urzędowania księcia Cavoura, który zmarł 6 czerwca 1861 roku, w wieku zaledwie 51 lat.

W czasie swego krótkiego premierostwa Cavour zdołał przygotować grunt pod uchwalenie bardzo znacznego budżetu włoskiej marynarki, który wyniósł 78,2 mln lirów (1862 r.). Wcześniej złożone zostały we francuskiej stoczni w La Seyne koło Tulonu zamówienia na dwa nowoczesne okręty wojenne, sklasyfikowane w trakcie budowy jako *korwety pancerne* (*ironclad corvettes*). Były to *Terribile i Formidabile* o wyporności odpowiednio 2807 t i 2618 t. Grubość pasa burtowego

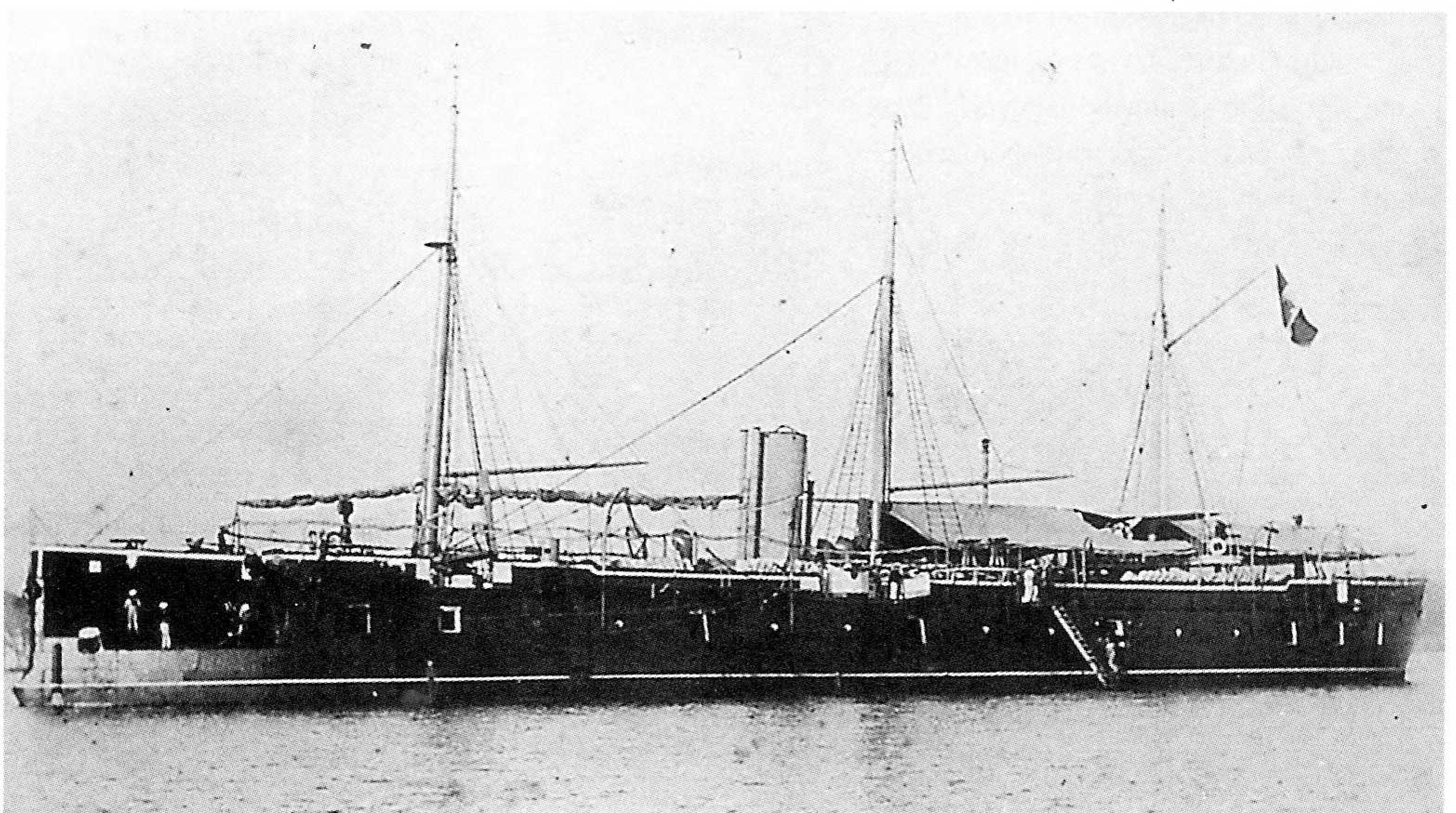


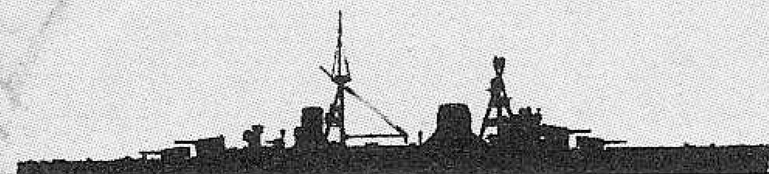
Korweta pancerna *Formidabile* (1862 r.).

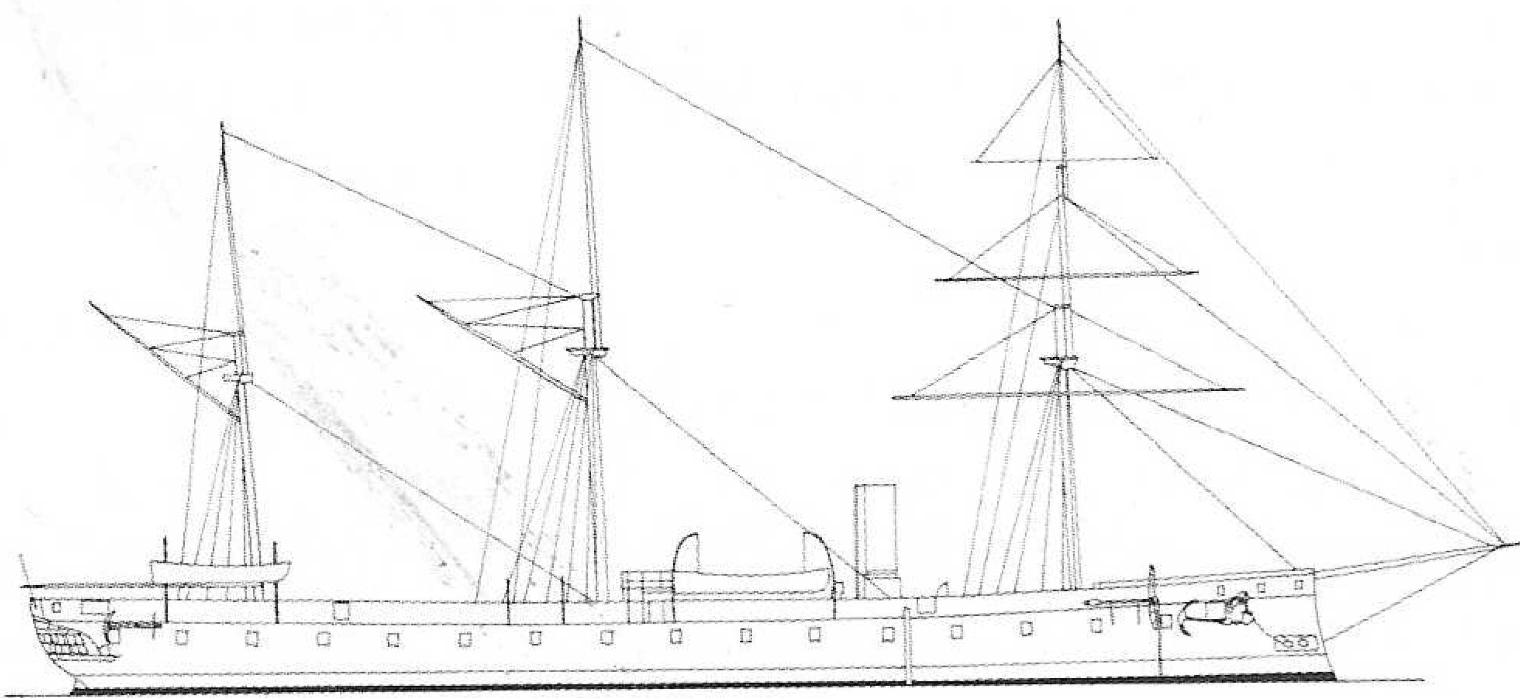
wynosiła 110 mm, a uzbrojenie – 4×203 mm oraz 16×164 mm. Sześć kotłów i tłokowa maszyna parowa o mocy 1100 KM pozwalała na osiąganie prędkości 10 w. (zasięg ok. 1300 mil morskich). Jako napęd uzupełniający zastosowano trójmasztowe ożaglowanie typu szkuner. Załoga liczyła 371 oficerów, podoficerów i marynarzy.

Były to pierwsze tego typu okręty floty włoskiej. Budowa ich postępowała bardzo szybko. Stępki położono odpowiednio w czerwcu i w grudniu 1860 roku, zwodowano 16 lutego i 1 października 1861, a oddano do służby we wrześniu 1861 i maju 1862 roku.

Korweta pancerna *Formidabile*.







Fregata pancerna *Principe di Carignano* (r. bud. 1867).

Jeszcze w tym samym roku, kiedy we Francji wodowano wyżej wymienione okręty, na stoczniach włoskich położono stępki pod kolejne okręty wojenne w tym *fregaty pancerne*, będące wczesną odmianą *pancerników*. I tak na stoczni La Foce w Genui rozpoczęto w styczniu 1861 roku budowę fregaty pancernej *Principe di Carignano* (wyporność pełna 3912 t, uzbrojenie 10×203 mm, 12×164 mm, moc maszyn 1960 KM, prędkość 10,4 w., załoga - 572).

Na stoczni Castellammare di Stabia rozpoczęto jesienią tego roku budowę bliźniaczej jednostki o nazwie *Messina*, a wiosną 1863 roku trzeci okręt z tej serii - *Conte Verde* w stoczni San Rocco koło Genui.

Budowa nowoczesnych okrętów wojennych na stoczniach włoskich przebiegała dość wolno i wyżej wymienione okręty zostały przekazane do służby odpowiednio w latach 1865, 1867 i ostatni aż w 1871 roku.

Pierwsze dwa lata od dnia powołania Królewskiej Włoskiej Marynarki były bardzo owocne w zamówienia budowy nowych i nowoczesnych na owe czasy okrętów. Możliwe to było dzięki wysokości wspomnianego uprzednio budżetu, którego poziom utrzymywał się przez pierwsze cztery lata.

W okresie do pierwszego kwartału 1863 roku zostały przez rząd włoski złożone zamówienia i rozpoczęto budowę następnych okrętów. Jednostki te wymienione są w tabeli obok.

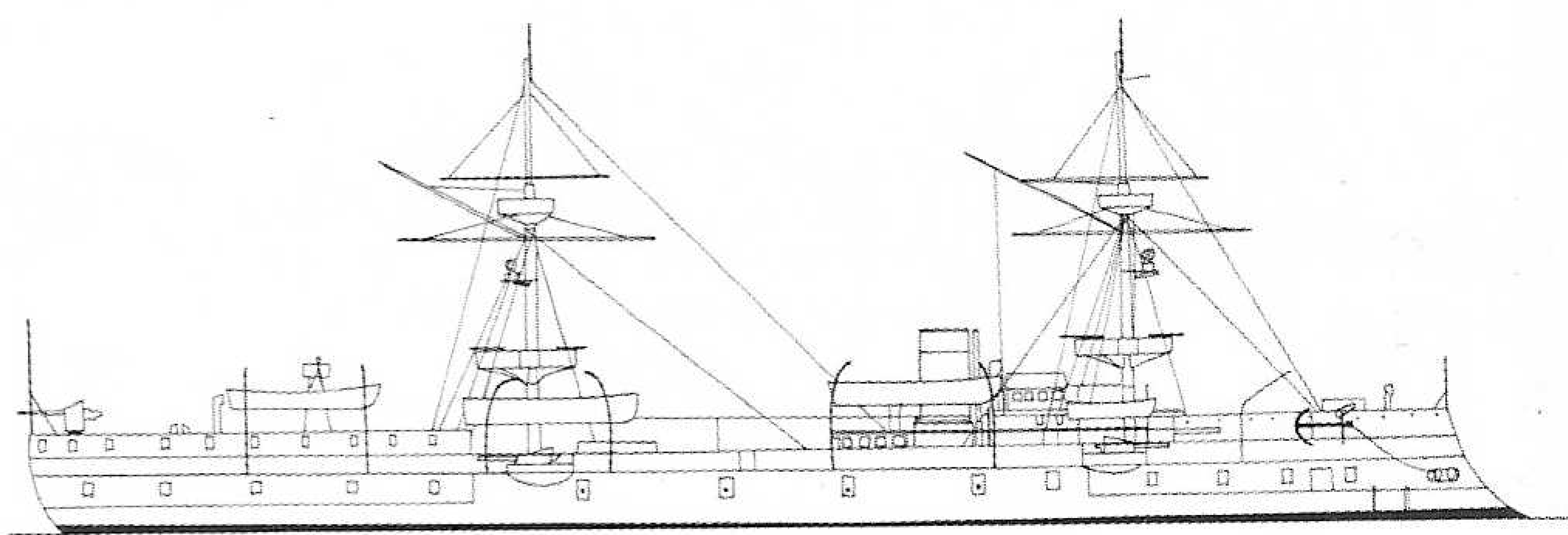
Jak wynika z przedstawionego wykazu, w pierwszym okresie po powołaniu Królewskiej Marynarki Włoskiej zamawiano na stoczniach - przeważnie zagranicznych - prawie wyłącznie duże, opancerzone okręty, które mogłyby przeciwstawić się flocie austriackiej, bazującej - między innymi - w porcie Pola (obecnie Pula) na półwyspie Istria nad północnym Adriatykiem.

Budowane w dużym pośpiechu okręty nie wszystkie stanowiły najwyższą klasę w tej dziedzinie techniki wojennomorskiej. I tak na przykład okręty typu *Principe di Carignano* oraz *Re d'Italia* i *Roma* miały kadłuby drewniane i jedynie część burt miała pancerz w postaci płyt żelaznych o grubości 120 mm. Jednymi z pierwszych okrętów o żelaznych kadłubach były jednostki typu *Regina Maria Pia*.

Wszystkie podane wyżej okręty wyposażono w zdwojony napęd. Oprócz siłowni parowej, złożonej przeważnie z sześciu kotłów i maszyny parowej o mocy od 1812 KM (*Re d'Italia*) do 3670 KM (okręty typu *Roma*) wszystkie miały również pomocniczy napęd żaglowy.

W większości tych okrętów działa umieszczone były w bateriach burtowych, jak miało to miejsce na żaglowcach poprzedniej epoki, jednakże już na okrętach typu *Regina Maria Pia* - oprócz armat umieszczonych w większości w burtowych bateriach - poczęto montować działa w opancerzonych kazamatach, dających możliwość ostrzału nie tylko na obie burty, ale także w sektorach dziobowym i rufowym.

W czasie trwania służby na okrętach zmieniano uzbrojenie na nowocześniejsze. Zmiany dotyczyły również ożaglowania aż do całkowitego jego zlikwidowania.

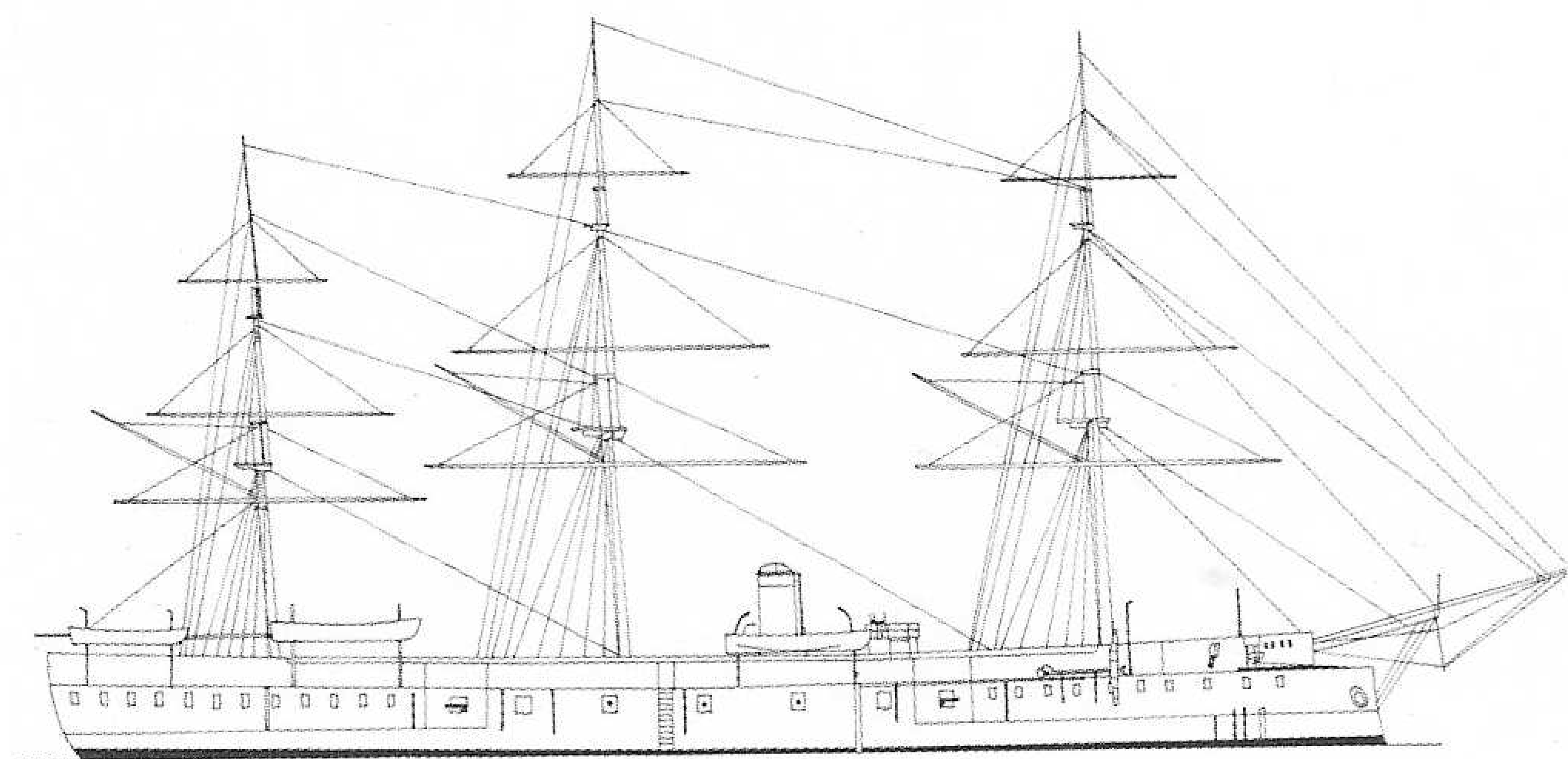


San Martino w 1890 r. Zwraca uwagę dziób w kształcie ostrogi - taranu, armaty w kazamatach burtowych, działo na pokładzie rufowym oraz działka na platformach na masztach.

Okręty zamówione przez rząd włoski do pierwszego kwartału 1863 roku

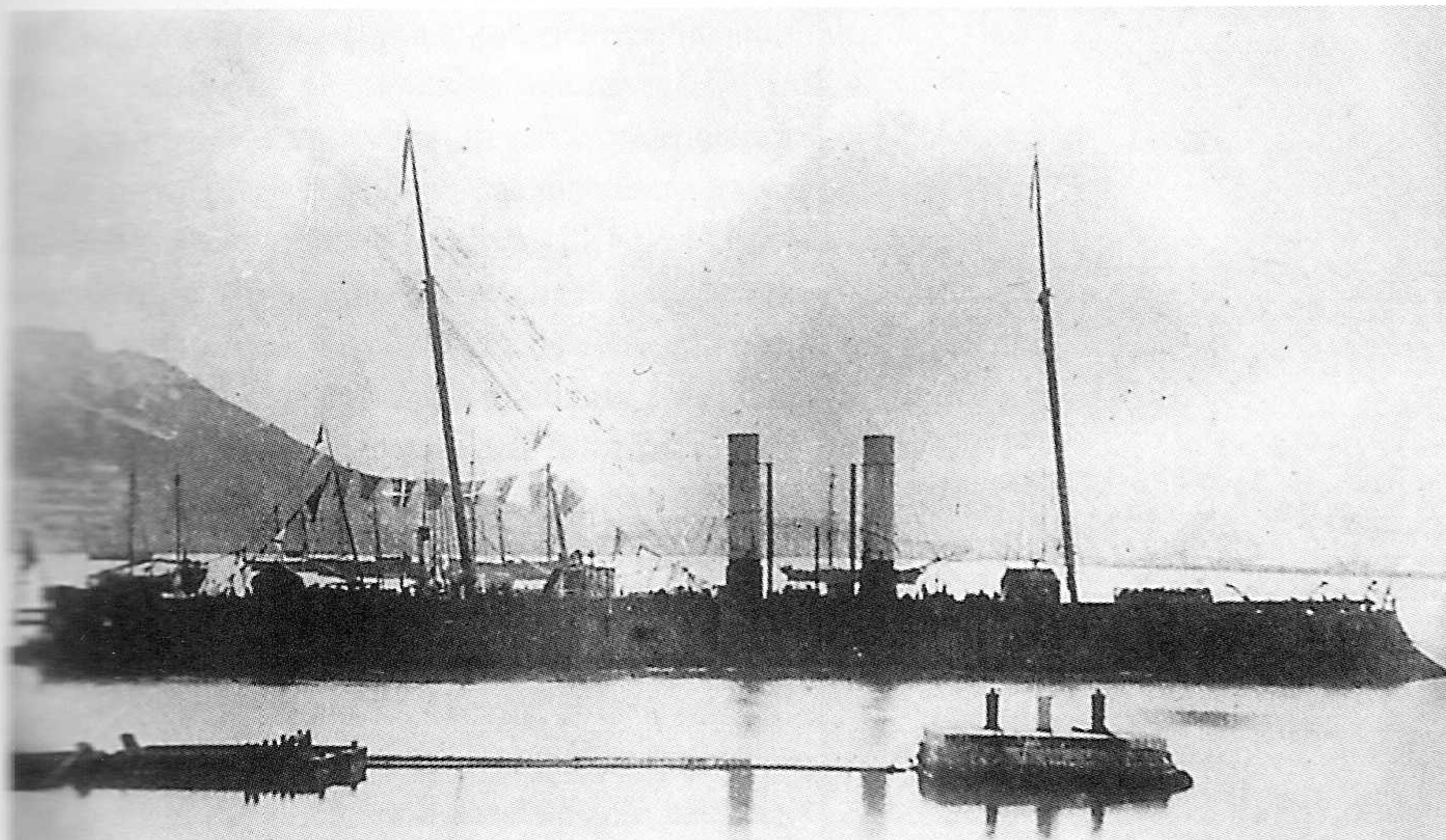
Nazwa okrętu	Wyporność (t)	Stocznia	Położenie stępki	Wcielenie do służby
		Fregaty pancerne		
Re d'Italia	5869	Webb, Nowy Jork, USA	21.11. 1861	14.09.1864
Re di Portogallo	6082	Webb, Nowy Jork, USA	...12.1861	23.08.1864
Regina Maria Pia	4527	La Seyne, Francja	22.07.1862	17.04.1864
San Martino	4527	La Şeyne, Francja	22.07.1862	9.11.1864
Castellfidardo	4527	Gouin et Guibert, St. Nazaire, Francja	22.07.1862	...05.1864
Ancona	4619	Arman, Bordeaux, Francja	11.08.1862	...04.1869
Roma	6151	La Foce, Genua	...02.1863	...05.1869
Venezia	6151	La Foce, Genua	...02.1863	1.04.1873
		Taranowiec		
Affondatore	4307	Harrison, Millwall, Wielka Brytania	11.04.1863	1866
		Kanonierki		
Esploratore	981	Wigram, Londyn	5.07.1862	...08.1863
Messagiere	981	Wigram, Londyn	5.07.1862	...08.1863

Fregata pancerna *Venezia* (1876 r.).



Załączony szkic przedstawia okręt *Venezia*, wkrótce po przekazaniu do służby, na którym widzimy całkowite ożaglowanie typu fregata, natomiast w przypadku okrętu *San Martino*, po 26 latach służby widać pozostawione jedynie szczątkowe ożaglowanie, a maszty służą głównie do zainstalowania platform obserwacyjnych i stanowisk działek mniejszego kalibru.

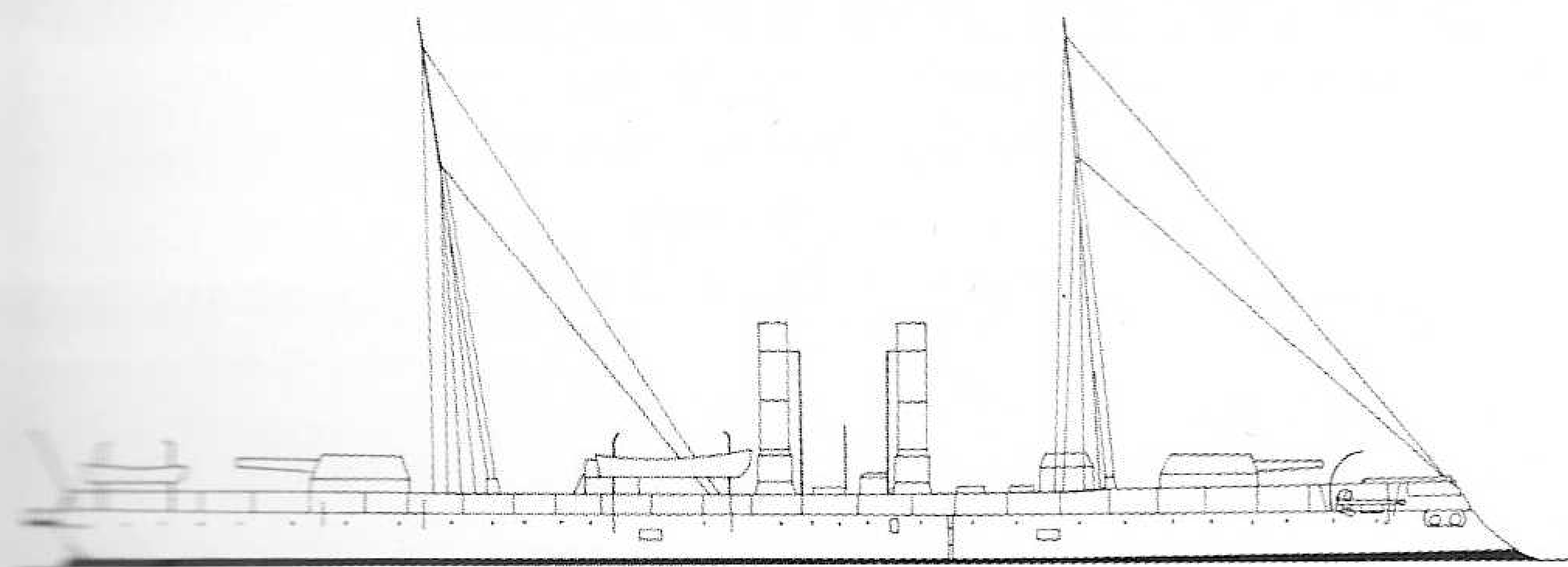
Przedstawiony na kolejnym szkicu *Affondatore*, okręt - taran miał znaczną wyporność 4307 t i był silnie opancerzony (grubość pasa burtowego - 125 mm, opancerzenie wież artylerii głównej wynosiło również 125 mm, a pokład - co było swego rodzaju nowością - miał pancerz o grubości 51 mm). Nieco dziwnym - jak na okręt tej wielkości - było



Taranowiec *Affondatore*.

uzbrojenie *Affondatore*, okręt ten bowiem wyposażono jedynie w dwie armaty kal. 228 mm, umieszczone w pancernych wieżach na pokładzie w części dziobowej i rufowej.

Affondatore był w pewnym sensie prekursorem okrętów obrony wybrzeża, takich jak *Palestro i Varese*, a także pływających baterii typu *Guerriera i Voragine*.



Taranowiec *Affondatore* w 1866 r. Uwagę zwracają dwie wieże działowe przed przednim i za tylnym masztem.

W nowo powstałym po zjednoczeniu państwie włoskim panowały wrogie nastroje w stosunku do Austrii władającej w latach sześćdziesiątych XIX wieku tak bardzo włoskimi miastami jak Wenecja i Triest. Nic więc dziwnego, że wykorzystano napięte stosunki panujące między Prusami a Austrią i 8 kwietnia 1866 roku w Berlinie zostało zawarte przymierze włosko-pruskie.

Prusy, chcące złamać wpływy austriackie w Niemczech, wypowiedziały 17 czerwca tegoż roku wojnę Austrii, a wraz z nimi i sprzymierzone Włochy.

Działania sił morskich w rozpoczętej wojnie miały miejsce na Adriatyku, gdzie przeciwko sobie stanęły floty austriacka i włoska. Obie nie miały specjalnie za sobą jakiś poważniejszych tradycji, a marynarka wojenna Austrii, kraju zdecydowanie lądowego, powstała w zasadzie dopiero po zakończeniu wojny z republikami Italii w roku 1849.

W dniu wybuchu wojny obie strony miały dość liczne floty. Po stronie austriackiej było to 7 okrętów pancernych, 16 drewnianych i 4 o napędzie bocznokołowym. Ich ogólna wyporność wynosiła 57 344 t, załogi liczyły łącznie 7492 oficerów, podoficerów i marynarzy. Włochy zaś posiadały 12 okrętów pancernych, 14 drewnianych i 10 o napędzie bocznokołowym. Łączna wyporność wynosiła 86 022 t, a załogi liczyły łącznie 10 706 oficerów, podoficerów i marynarzy.

Biorąc pod uwagę liczbę armat obu flot, sytuacja przedstawiała się następująco: okręty austriackie miały łącznie 531 dział, w tym 121 z lufami gwintowanymi, Włosi natomiast 714 dział, w tym 376 gwintowanych różnych kalibrów (10 z nich miało kal. 200-250 mm)[5].

Dowódcą włoskich sił morskich został adm. Carlo Pellion hrabia di Persano. Otrzymał on rozkaz przejścia flotą z bazy w Tarencie do portu Ankona nad Adriatykiem. Jego przeciwnikiem został dowódca zespołu austriackiego, kontradm. Wilhelm Tegetthoff.

Mimo posiadania słabszych sił kontradmirał austriacki pojawił się 27 czerwca z siedmioma okrętami swego zespołu w pobliżu Ankony z zamiarem wyciągnięcia okrętów włoskich z portu i zadania im możliwie dotkliwych strat. Włoskie okręty nie wyszły jednak w morze i Austriacy – obawiając się dział włoskich baterii nadbrzeżnych – wycofali się z wypadu.

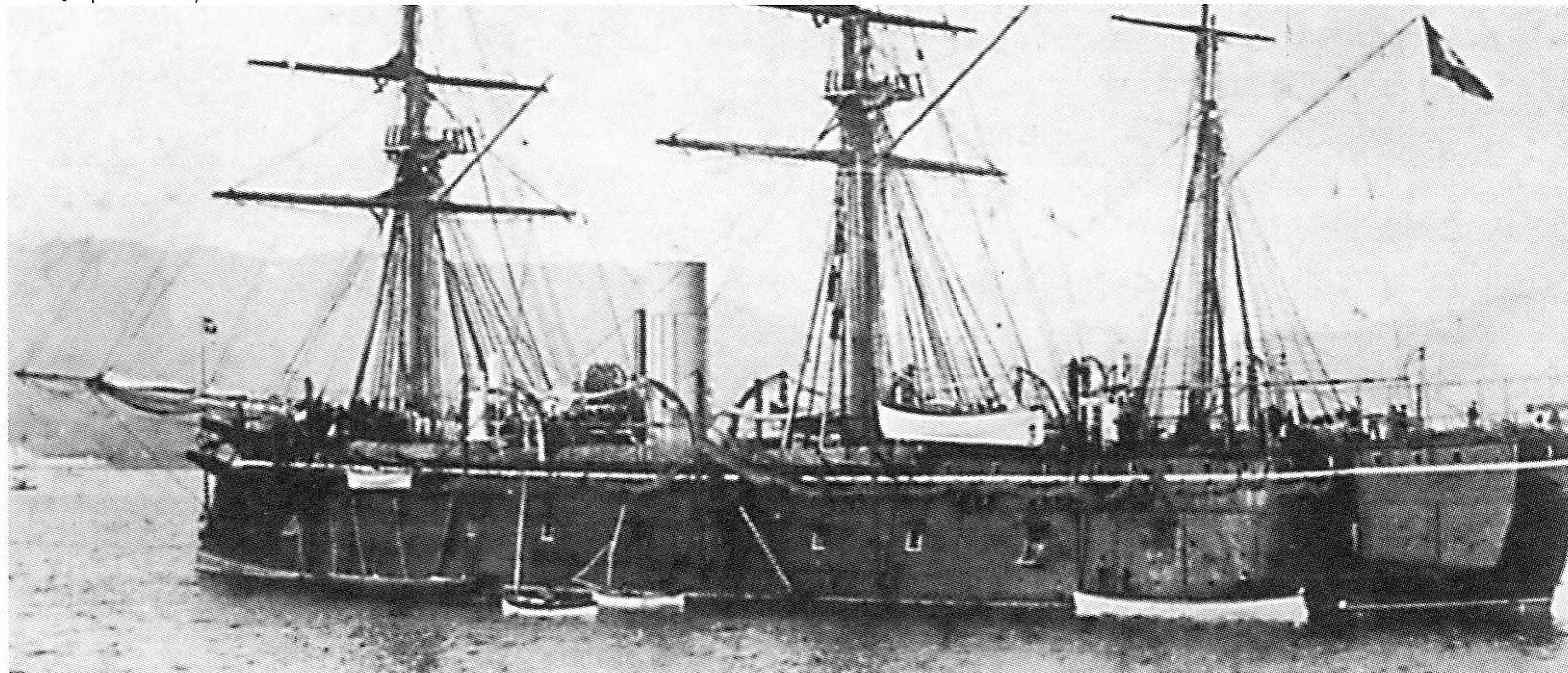
Głównym powodem, dla którego adm. Persano nie kwapił się z wyjściem swoich okrętów na spotkanie ze słabszym zresztą przeciwnikiem był fakt, że w czasie kiedy do Ancony zbliżali się Austriacy, w porcie na okręcie *Re d'Italia* walczono z pożarem, na dwóch innych okrętach (*Re di Portogallo i Ancona*) prowadzono awaryjną reperację maszyn, pośpiesznie kończono wyposażanie *Affondatore*, który dopiero co opuścił stocznię, a na okręcie *Principe di Carignano* wymieniano lufy armat.

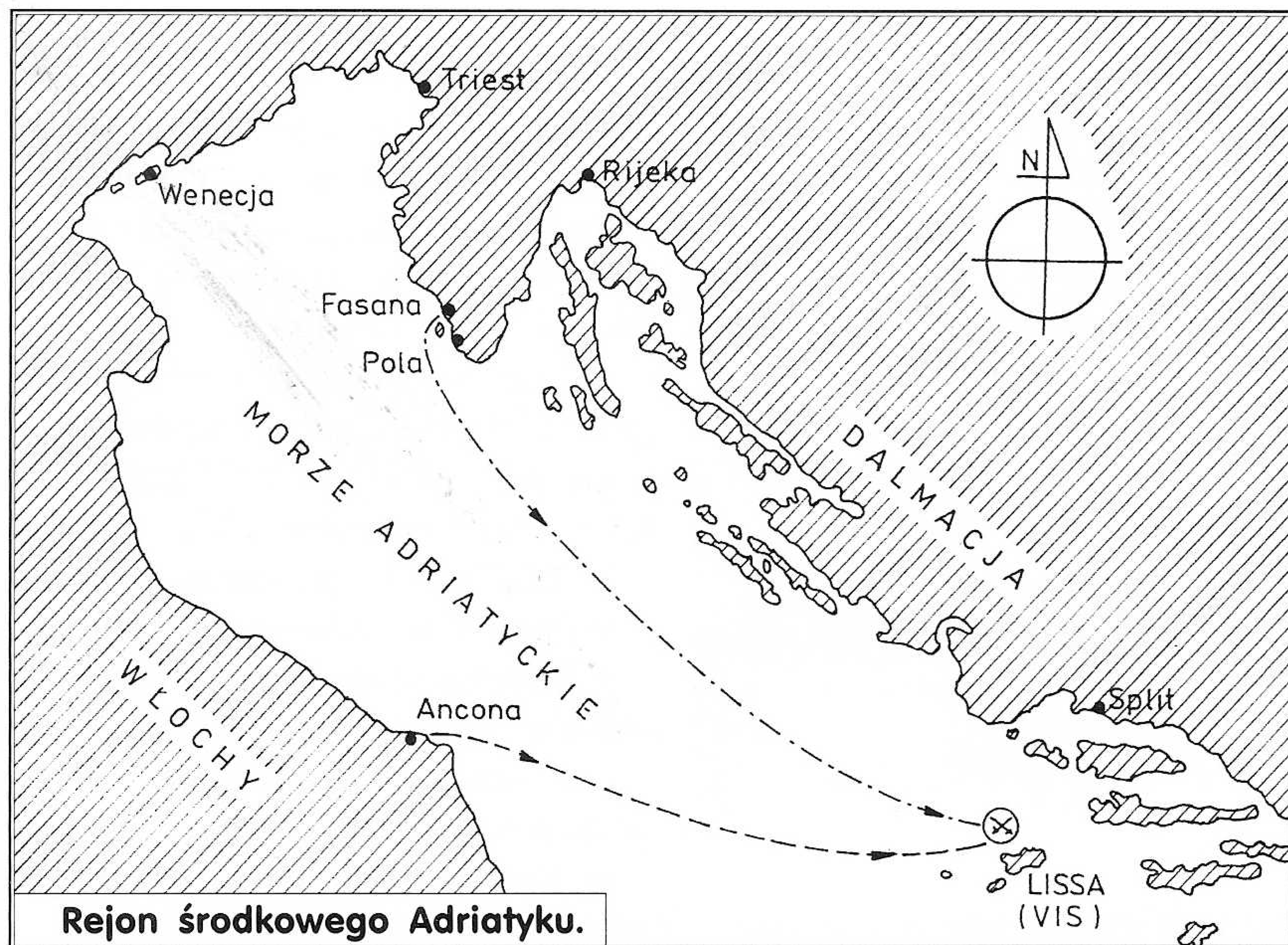
Naciskany zarówno przez ministra marynarki włoskiej, jak i króla Wiktora Emanuela II, adm. Persano zdecydował się na wyjście w morze 8 lipca w poszukiwaniu okrętów austriackich. Jednakże po pięciu dniach bezowocnego krążenia Włosi wrócili do portu, co z kolei spowodowało jeszcze większy nacisk na admirała, połączony wręcz z groźbą odebrania dowództwa w przypadku przeciągającej się bezczynności floty.

W tej sytuacji Persano, acz zdecydowanie niechętnie, przystał na wykonanie akcji mającej na celu opanowanie niewielkiej wyspy o nazwie Lissa (obecnie Vis), leżącej na środkowym Adriatyku, w odległości niespełna 34 mil morskich od dużego portu Split w Dalmacji.

[5] Wg Gozdawa-Gołębiowski J., Od wojny krymskiej do bałkańskiej, Gdańsk 1985, s. 212.

Okręt pancerny *Palestro* ok. 1886-87 r.





Rejon środkowego Adriatyku.

Desant na Lissie miał głównie znaczenie propagandowe i jego celem – w razie przewidywanego łatwego zwycięstwa – było uspokojenie włoskiej opinii publicznej po ponoszonych przez Włochów klęskach w działaniach lądowych.

Po przybyciu w pobliże Lissy adm. Persano wydał rozkaz ostrzeliwania fortów broniących trzech portów na wyspie – Comisa, Manego i San Giorgio. Akcja ta nie przyniosła spodziewanych efektów ani tego dnia, ani następnego, natomiast po stronie włoskiej została poważnie uszkodzona korweta pancerna *Formidabile*, a lżejszych uszkodzeń doznała drewniana fregata *Maria Adelaide*, okręt flagowy wiceadm. Giuseppe Albini. Straty włoskie wyniosły 16 zabitych i aż 96 rannych.

Na wiadomość o zaatakowaniu Lissy kontradm. Tegetthoff wyszedł z bazy Fasana (obecnie Fazana w Chorwacji) nieopodal Poli 19 lipca w morze na czele swego zespołu i następnego dnia przed południem obie floty znalazły się w zasięgu widoczności.

O godzinie 10.45 okręty włoskie otworzyły ogień z dużego dystansu. W kilka minut później adm. Persano rozkazał zatrzymać swój flagowy okręt i przeszedł na dopiero co przybyły taranowiec *Affondatore*. O zmianie okrętu flagowego admirał nie powiadomił okręty zespołu, co spowodowało spore zamieszanie po stronie włoskiej.

Bitwa pod Lissą trwała niecałe trzy godziny. Jej skutki okazały się fatalne dla strony włoskiej, mimo że Persano dysponował zespołem znacznie silniejszym niż Tegetthoff.

Zatopione zostały dwa włoskie okręty, ex-flagowy *Re d'Italia*, na którym zginęło aż 381 członków załogi oraz *Palestro* (231 zabitych), zaś *Formidabile* został poważnie uszkodzony. Austriacy stracili 38 zabitych, a bardzo ciężkie uszkodzenia odniósł drewniany okręt liniowy *Kaiser* (5194 t, 91 dział 30-funtowych).

Bitwa pod Lissą nie miała większego wpływu na losy toczącej się wojny, która zresztą wkrótce potem została zakończona zawarciem pokoju 23 sierpnia 1866 roku w Pradze, natomiast w zdecydowany sposób zaważyła na trwającym, dość intensywnym rozwoju włoskiej marynarki wojennej.

Pierwszymi bezpośrednimi skutkami bitwy pod Lissą były daleko idące zmiany personalne wśród wyższych dowódców floty włoskiej. Admirał Persano został postawiony przed sądem, zdegradowany i usunięty ze służby w marynarce. Zdegradowani zostali również wiceadm. Giuseppe Albini oraz kontradm. Giovanni Vacca, natomiast awansowano do stopnia kontradmirała kmdra Augusto Riboty, który w bitwie dowodził okrętem *Re di Portogallo*.

Znacznie gorszym następstwem klęski pod Lissą były oszczędności budżetowe, które nastąpiły po wojnie. Co prawda spowodowane one były ogólnym kryzysem ekonomicznym oraz rozmaitymi konfliktami, które targały zjednoczonymi zaledwie przed kilku laty Włochami, jednakże najdotkliwiej wymienione oszczędności dotknęły flotę wojenną, zresztą mało popularną i niedocenianą zarówno przez władze, jak i społeczeństwo.

W liczbach przedstawiało się to następująco: o ile w roku 1862 zatwierdzono budżet floty na ponad 78 milionów lirów, w 1866 wynosił jeszcze 62 mln lirów, to w 1867 obniżony został do 45 mln, a w roku 1870 wynosił jedynie 25 mln lirów.

Przy tak niskim budżecie nie można było myśleć nie tylko o rozbudowie floty, ale brakowało funduszy nawet na sensowne jej eksploatowanie w czasie pokoju. W efekcie okręty floty włoskiej starzały się i marniały w portach, obsadzone były jedynie szkieletowymi załogami, które nie prowadziły żadnych ćwiczeń. Sytuacja przedstawiała się tym gorzej, że w owym okresie w wielu krajach (Wielka Brytania, Francja i inne) wprowadzono nowości techniczne

Skład floty włoskiej u brzegów Lissy*

Nazwa okrętu	Wyporność pełna [t]	Uzbrojenie [ilość×kaliber w mm]	Uwagi
		1. eskadra	
Re d'Italia	5869	6×200, 32×164	Okręt flagowy adm. Persano
Re di Portogallo	6082	2×250, 26×164	
Ancona	4619	4×200, 22×164	
Principe di Carignano	3912	10×200, 12×164	
Castelfidardo	4527	4×200, 22×164	
Formidabile	2618	4×200, 16×164	
Palestro	6318	1×280, 6×254	
San Martino	4527	4×200, 22×164	
Regina Maria Pia	4527	4×200, 22×164	
Terribile	2807	4×200, 16×164	
Varese	288	4×(kaliber nieznany)	
		2. eskadra	
Maria Adelaide	3429	10×254, 40×164	okręt flagowy wiceadm. Albiniego
Gaeta	3917	32×160, 6×80	
Vittorio Emanuele	3201	10×254, 40×164	
San Giovanni	1752	32×(kaliber nieznany)	
Duca di Genova	3459	10×254, 40×164	
Giuseppe Garibaldi	3390	16×203, 16×160 6×80	
Carlo Alberto	3231	10×250, 40×160	
Principe Umberto	3446	4×200, 16×160 5×80	
Governolo	2243	12×200	
Guiscadro	1343	6×160	
		3. eskadra	
Ettore Fieramosca	1388	6×160	
Montebello	258	4×160	
Vinzaglio	258	4×160	
Confienza	258	4×160	
Messagiere	1220	4×120	
Esploratore	1220	4×120	
Giglio	246	2×(kaliber nieznany)	

* Zestawienie zostało sporządzone na podstawie następujących książek: Conway's, op. cit., Wieczorkiewicz P. P., op. cit., Giorgerini G., Nani A., Gli incrotiatori italiani 1861-1964, Roma 1964.

zarówno w budowie okrętów, jak i ich uzbrojeniu. Tak więc włoska marynarka wojenna nie rozwijając się pozostawała coraz bardziej w tyle.

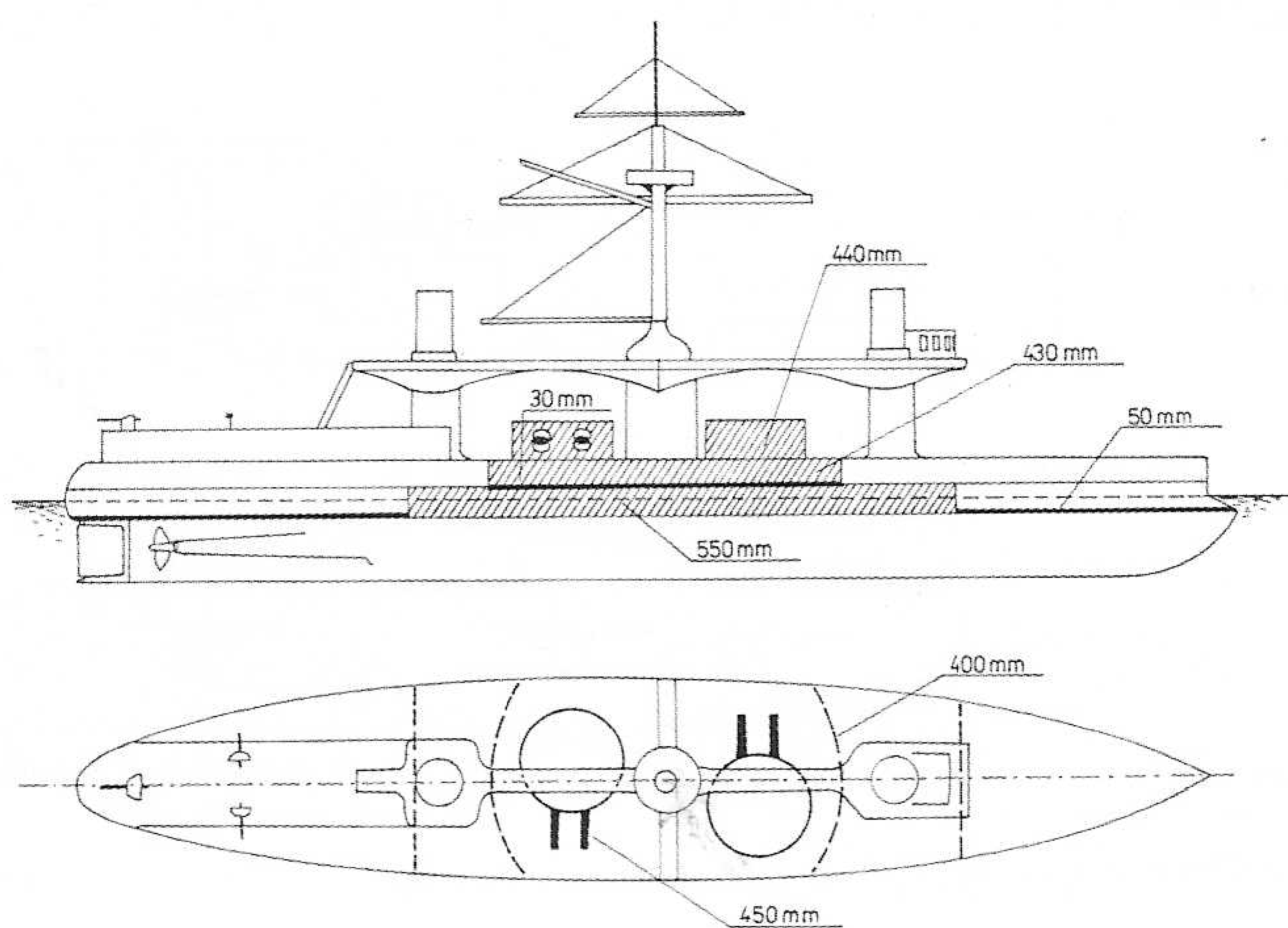
Przedstawiona sytuacja uległa zmianie dzięki staraniom kontradm. Riboty, który został ministrem marynarki w latach 1868-1869, a następnie w okresie od 31 sierpnia 1871 do 11 lipca 1873 roku. Przez cały czas służby na tym stanowisku Riboty starał się przeforsować założenia organizacji i finansowania floty wojennej. Ze szczególną energią powrócił do tych planów w czasie swej drugiej kadencji na stanowisku ministra. W listopadzie 1871 roku udało mu się zatwierdzić na stanowisku szefa biura projektów marynarki (*Direttore della costruzioni navali*) zdolnego, młodego (ur. 1833) inżyniera Benedetto Brina, który uważał, że Włochy powinny budować flotę składającą się - z powodu trudności finansowych - z niewielu okrętów, ale za to możliwie najbardziej nowoczesnych.

Co prawda nie zdołał przeforsować dalekosiężnego planu obejmującego budowę aż 12 pancerników i 22 krążowników, jednakowoż powiodła się próba stopniowego zwiększania budżetu morskiego, który wzrósł w roku 1883 do wysokości 60 mln lirów.

Starania duetu Riboty – Brin pozwoliły na kontynuowanie wcześniej rozpoczętych budów. I tak w październiku 1871 i styczniu 1872 zwodowano we włoskich stoczniach w La Spezia i Castellammare di Stabia dwa okręty pancerne *Palestro i Principe Amadeo* (wyporność pełna 6318 i 6020 t, pancerz burtowy 220 mm, pancerz wież artylerii głównej 140 mm, uzbrojenie 1×280 mm oraz 6×250 mm), których budowę rozpoczęto w sierpniu 1865 roku, czyli przeszło sześć lat wcześniej.

Osiągnięciem było też zwodowanie w styczniu 1869 roku korwety *Caracciolo* (kadłub drewniany, 1553 t) i położenie 11 maja 1867 na stoczni w Wenecji stępki pod kolejną korwetę *Vettor Pisani* (1676 t). Warty podkreślenia jest fakt, że było to pierwsze rozpoczęcie budowy włoskiego okrętu wojennego na stoczni w Wenecji, która zaledwie parę miesięcy wcześniej, 23 października 1866 roku, przeszła pod władanie Włoch.

W roku 1873 zanotowano bardzo istotne wydarzenie, które zapoczątkowało okres drugiego (po 1860 r.) odrodzenia Włoch jako państwa morskiego, które miało trwać praktycznie aż przez następne kilkadziesiąt lat.



Pancernik typu *Duilio*.

Oto bowiem 6 stycznia 1873 roku na stoczni Regio Arsenale w La Spezia została położona stępka pod nowoczesny pancernik *Dandolo*, a 24 kwietnia 1873 w stoczni Regio Cantiere di Castellammare di Stabia pod bliźniaczy okręt *Duilio*, od którego zresztą nazwano ten typ okrętu.

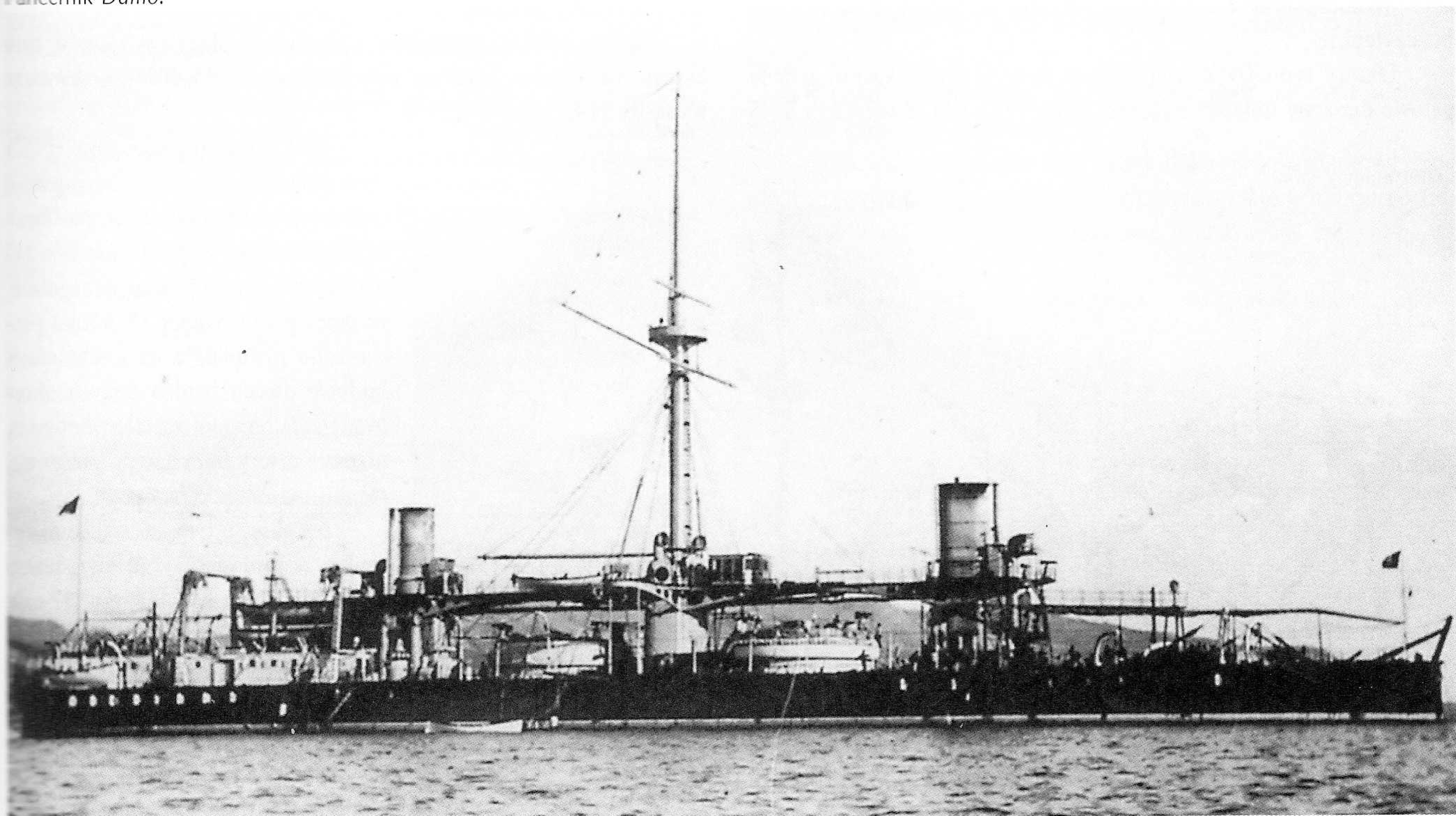
Okręty typu *Duilio*, zaprojektowane pod kierownictwem inż. Brina były w owym czasie największymi i jednocześnie najnowocześniejszymi okrętami świata, warto więc poświęcić ich opisowi nieco więcej miejsca.

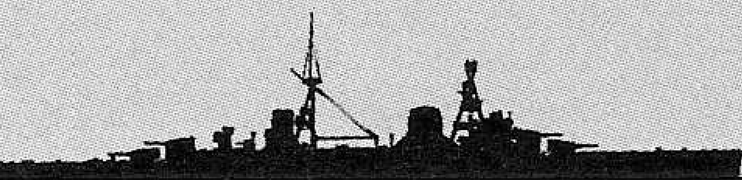
Wyporność pełna *Duilio* wynosiła 12 071 t, *Dandolo* 12 037 t, wymiary 109,16×19,74×8,31 m i były pierwszymi włoskimi, dwuśrubowymi okrętami wojennymi, a także pierwszymi w świecie okrętami posiadającymi tylko jeden maszt[7], służący zresztą jedynie dla celów natury militarnej, mimo bowiem posiadania w początkowym okresie dwóch rei i gafla okręty nie miały w ciągu swej służby żadnego ożaglowania.

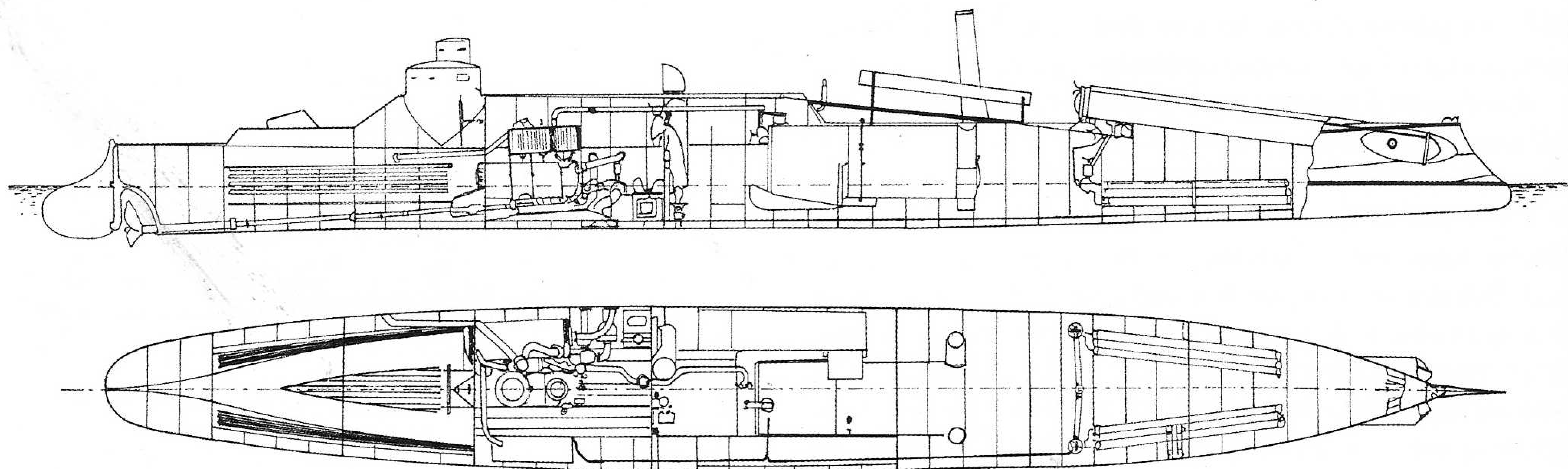
Opancerzenie kadłuba przykrywało jedynie część środkową, natomiast rejony dziobowy i rufowy pozostały nieopancerzone i podzielone na kilkadziesiąt przedziałów wodoszczelnych. Dno podwójne roz-

[7] Wg Conway's, op. cit., s. 340.

Pancernik *Duilio*.







Torpedowiec typu *Euterpe*. Wyporność – 13,5 t, napęd – jeden kocioł, tłokowa trójrozprężna maszyna parowa, 170 KM, prędkość – 17,5 w.

ciągało się na długości około 70 m. Pas burtowy miał grubość aż 550 mm, co było ówczesną rewelacją techniczną tym bardziej, że składał się on z jednorodnych płyt.

Pancerz ten ochraniał kotłownie, maszynownie oraz komory amunicyjne. Powyżej znajdowała się górna cytadela o długości 32,6 m ochraniająca mechanizmy wież artyleryjskich. W tym rejonie pas burtowy miał 430 mm grubości. Górną cytadelę ochraniały łukowato wygięte grodzie pancerne o grubości 400 mm. Wieże działowe pokrywał pancerz o grubości 440 mm.

Okręty uzbrojone były w cztery armaty kal. 450 mm o masie po 100 t każda oraz 3×120 mm, 2×75 mm, 8×57 mm i 22×37 mm, a także w trzy wyrzutnie torped kal. 356 mm.

W części rufowej kadłuba znajdowało się pomieszczenie o wymiarach 25×4,4×4 m, którego pokład znajdował się poniżej linii wodnej. Było ono zamykane wodoszczelnymi wrotami, po otwarciu których do wnętrza okrętu mógł wpłynąć niewielki torpedowiec o wyporności około 30 t (wymiary 23 35×3,0×1,53 m, v = 18 w., 2 wyrzutnie torped kal. 356 mm, załoga 10 osób).

Kolejne dwie jednostki (torpedowce typu *Euterpe* o wyporności 13,5 t, 19,2×2,29×1,14 m, 1×25 mm, 2 wyrzutnie torped kal. 356 mm, załoga 10 osób) mogły być transportowane na pomoście nad wieżami działowymi i opuszczane na wodę przy pomocy bomu.

To niespotykane rozwiązanie okazało się jednakże ostatecznie bezużyteczne.

Okręty typu *Duilio* wyposażone były w osiem kotłów i dwie parowe maszyny tłokowe o łącznej mocy 7711 KM (*Duilio*) lub 8045 KM (*Dandolo*), co pozwalało na osiąganie sporej – na owe czasy – prędkości, odpowiednio 15,04 i 15,6 w.

Załoga okrętu liczyła początkowo 420 ludzi, później zwiększono ją do 515.

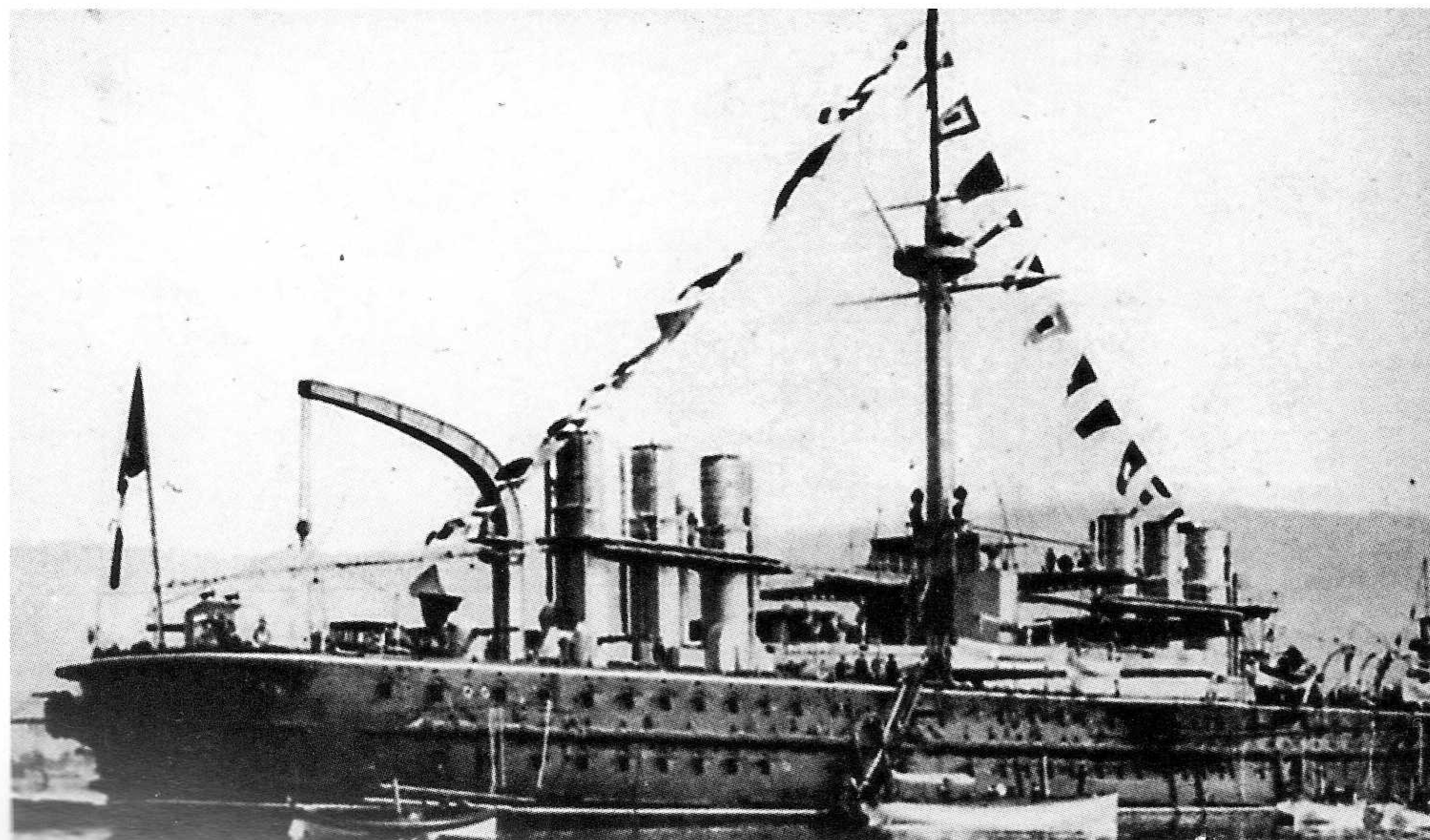
Budowa obu okrętów trwała bardzo długo (*Duilio* do 6 stycznia 1880, *Dandolo* do 11 kwietnia 1882 r.), głównie z powodu kłopotów natury finansowej, jak i problemów związanych z dostarczeniem odpowiedniego uzbrojenia. Mimo że oba okręty nie brały udziału w żadnych akcjach bojowych od nich zaczęła się dość intensywna rozbudowa włoskiej floty wojennej.

Jak wcześniej wspomniano, w latach siedemdziesiątych XIX stulecia młoda marynarka wojenna zjednoczonych Włoch miała dużo szczęścia, że znaleźli się ludzie, którzy mieli skrystalizowaną, dalekowzroczną wizję jej rozwoju, a – co ważniejsze – zajmowali takie stanowiska, które pozwalały im na jej chociaż częściową realizację. Do ludzi takich należeli wspomniani już wcześniej adm. Riboty, adm. Simone Pacoret de Saint Bon i wreszcie inż. Benedetto Brin, utalentowany konstruktor, wręcz techniczny wizjoner, a od 1876 roku minister marynarki.

Kontynuacją drogi rozwoju według planów Brina było rozpoczęcie, w trzy lata po położeniu stępki pod *Dandolo*, 3 stycznia 1876 roku na stoczni Castellammare di Stabia kolejnego, trzeciego pancernika, któremu początkowo nadano nazwę *Stella d'Italia*, *aby* zmienić ją jeszcze przed oddaniem do służby na *Italia*.

Był to kolejny, największy i najszybszy okręt tej klasy w tym okresie na świecie. Miał on wyporność pełną 15 407 t, a wymiary wynosiły 124,7×22,54×8,75 m.

Okręt liniowy *Italia*.



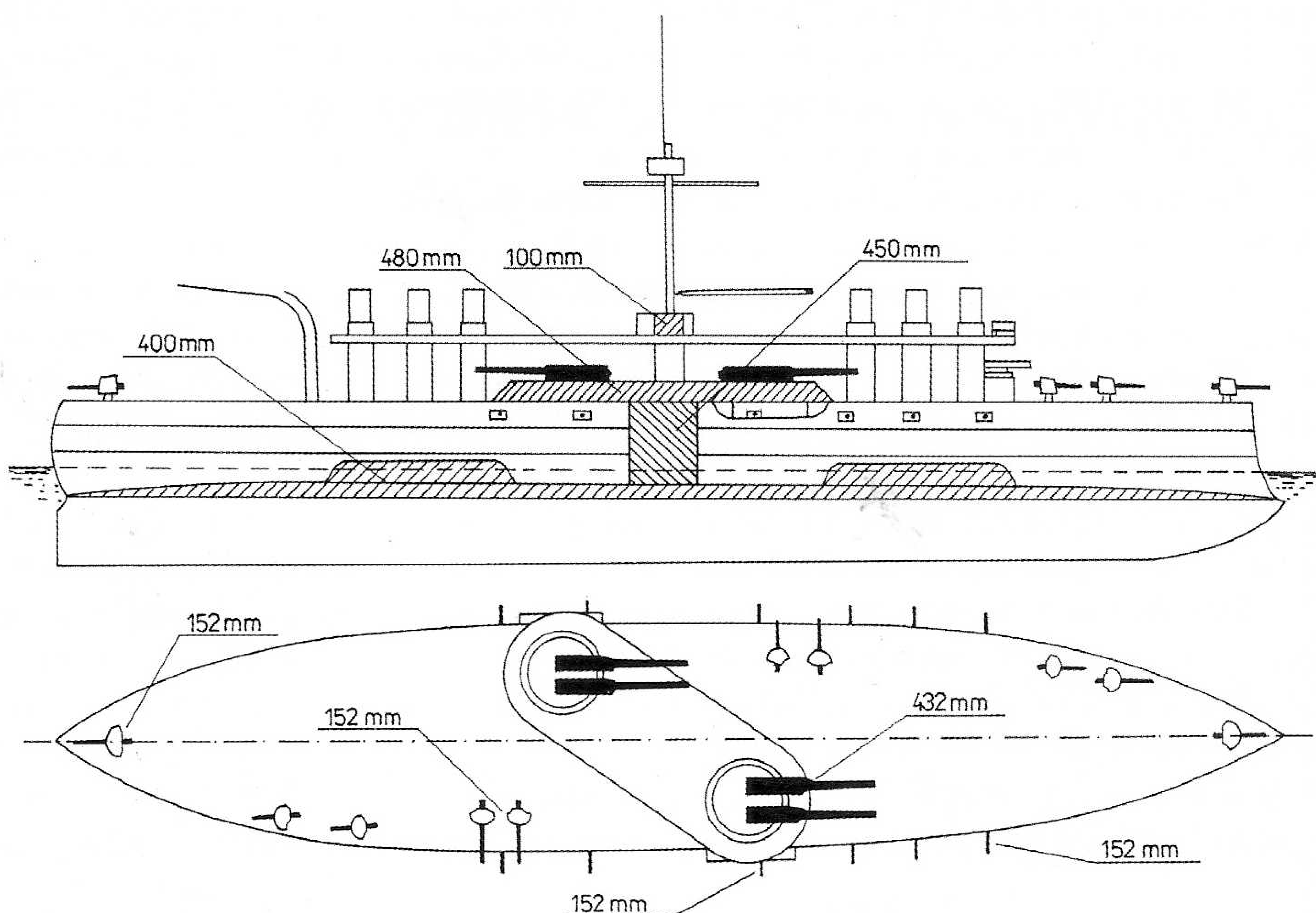
Budowa tego pancernika trwała dość długo, na co złożyły się zarówno trudności natury finansowej, jak i brak odpowiedniego wyposażenia stoczni oraz wyszkolenia jej załogi szczególnie, że przez parę miesięcy 1876 roku prowadzono równolegle na pochylniach budowę dwóch bardzo dużych okrętów, *Duilio* bowiem został zwodowany przeszło cztery miesiące po położeniu stępki pod *Stella d'Italia*.

Na okręcie tym, jak widać na rysunku, zastosowano oryginalny sposób ustawienia armat kal. 432 mm (17 cali, były to trzy działa typu 431 C=17in/26 o masie 102,5 t, a czwarta typu 431 B=17in/27 o masie 103,5 t). Zamocowane one były parami na obrotowych podstawach umieszczonych w opancerzonej barbecie ustawionej skośnie do płasz-

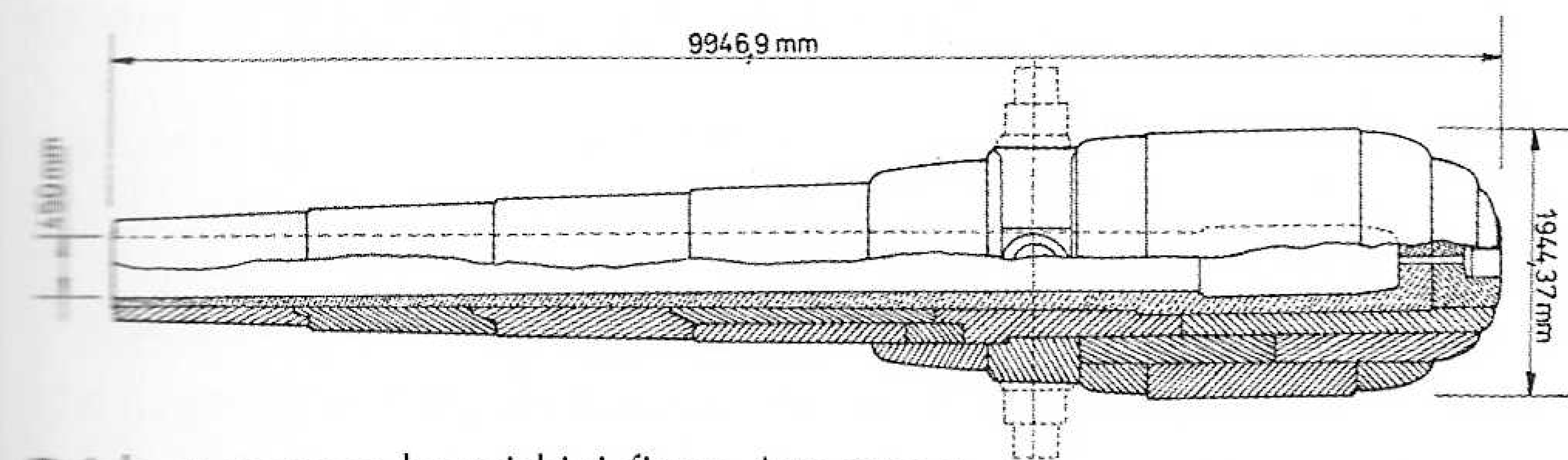
czyzny symetrii wzdłużnej okrętu w połowie długości kadłuba. Ponad barbetą działową znajdował się pomost obejmujący wszystkie kominy, w środku którego ustawiony był centralnie maszt. Posiadał on początkowo reję, na której można było umieścić żagiel, jednakże nigdy nie był on do tego celu używany i służył jedynie do zamocowania bocianiego gniazda oraz do zamontowania jednego z reflektorów oraz małokalibrowego działka.

Na pomoście, wokół podstawy masztu umieszczono stanowisko dowodzenia okrętu, które ochraniał pancerz o grubości 100 mm.

Pozostałe opancerzenie okrętów typu *Italia* przedstawia się następująco:
- barbeta miała pancerz o grubości 480 mm;
- komora amunicyjna artylerii głównego kalibru, znajdująca się w połowie długości kadłuba, osłonięta była płytami pancernymi o grubości 450 mm;
- obie sekcje kotłowni osłaniały płyty pancerne o grubości również 400 mm;



Okręt liniowy *Italia.*



Działo stutonowe brytyjskiej firmy Armstrong.

- pokład pancerny sięgający łukiem od burty do burty, jak przedstawiono na rys. 16, przebiegający ponad maszynowniami i kotłowniami miał grubość 75 mm[8].

Jak wspomniano, artyleria głównego składała się z czterech armat kal. 432 mm. Lufę takiego działa przedstawiono na poniższym szkicu.

Dzięki ustawieniu armat kal. 432 mm, jak przedstawiono na rysunku, istniała możliwość ostrzału w bardzo dużym zakresie kątowym i to wszystkimi działami równocześnie.

Jak wynika z powyższego zestawienia, okręty typu *Italia* miały bardzo silne uzbrojenie, a w trakcie pełnienia służby było ono uzupełniane lub wymieniane na nowsze rozwiązania.

Przystępując do budowy okrętu liniowego *Stella d'Italia* kierownictwo włoskiej marynarki wojennej, a w szczególności jego projektant, inż. Benedetto Brin założyło, że będzie to nie tylko największy, ale również najszybszy w swojej klasie na świecie. Zaprojektowano zatem instalację napędową o bardzo znacznej mocy.

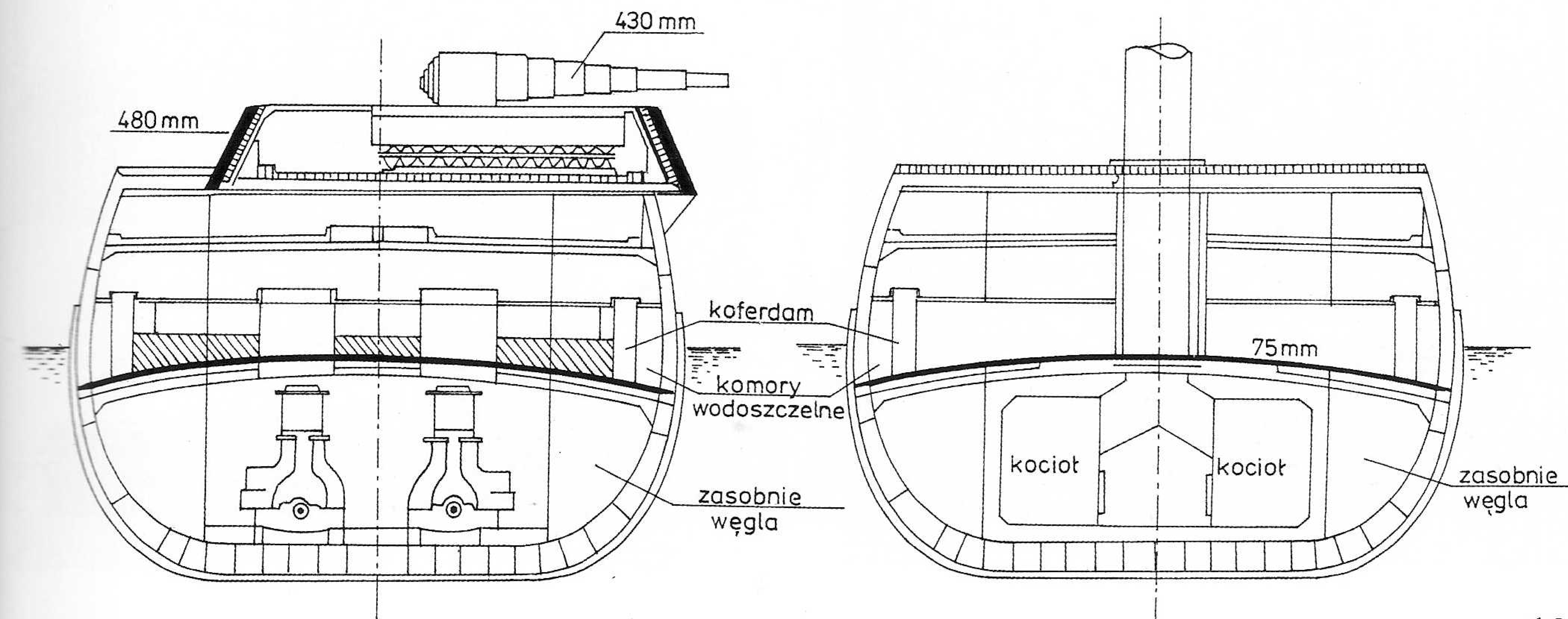
Składały się na nią aż 24 kotły rozmieszczone w sześciu kotłowniach. Trzy z nich znajdowały się w części rufowej okrętu, trzy w części dziobowej. Podział ten jest widoczny na szkicu sylwetki okrętu, ponieważ spaliny z każdej kotłowni odprowadzane były do oddzielnego komina. Zainstalowane kotły były typu cylindrycznego, walczakowe, trójpaleniskowe.

Pomiędzy kotłowniami znajdowały się dwie maszynownie rozdzielone komorami amunicyjnymi.

Silnikami napędowymi były cztery tłokowe, trójcylindrowe, pionowe maszyny parowe potrójnego rozprężania, z których każde dwie, ustawione w systemie tandem, połączone były z wałem śrubowym za-

[8] Dane dotyczące grubości poszczególnych elementów opancerzenia przedstawiają różne wartości w zależności od opracowania. I tak:
- wg Conway's, op. cit., s. 341, pokład pancerny 100 mm, barbeta 19 cali = 482,6 mm, stanowisko dowodzenia 4 cale = 101,6 mm, osłona szybów kotłowych 16 cali = 406,4 mm;
- wg King J. W., The War-Ships and Navies of the World 1880, London 1982 (reprint), s. 289 podaje grubość pancerza barbety 21 cali, czyli 533,4 mm;
- wg Weyer B., Taschenbuch der Kriegsflotten 1902, s. 205: pancerz barbety – 400 mm, pancerz komory amunicyjnej – 480 mm, osłony szybów kotłowni – 400 mm, pokład pancerny – 75 mm.

Przekroje przez maszynownię i kotłownię okrętu liniowego *Italia.*



kończonym śrubą o średnicy 5,94 m (19,5 stopy). Były to maszyny produkcji angielskiej firmy John Penn & Sons z Greenwich w Londynie.

Na poniższych rysunkach przedstawiono przekroje poprzeczne okrętu ukazujące przedział maszynowy oraz kotłownię.

Łączna moc instalacji napędowej wynosiła na pancerniku *Italia* 11 986 KM, co pozwalało na uzyskanie prędkości 17,8 w.

Normalny zapas węgla wynosił 1600 t, maksymalny – 2500 t, zaś zasięg (przy prędkości ekonomicznej 10 w.) około 5000 Mm.

Układ napędowy był tak zaprojektowany, że prędkość marszową (ekonomiczną) uzyskiwano dzięki pracy 12 kotłów w kotłowniach rufowych oraz dwóch tylko maszyn w maszynowni tylnej. Dla uzyskania pełnej mocy i prędkości włączano do ruchu dodatkowe 12 kotłowni oraz dwie maszyny maszynowni przedniej.

Przedziały kotłowni, maszynowni oraz zasobni węglowych zajmowały łącznie aż 62,5% długości kadłuba.

W jedenaście miesięcy po *Stella d'Italia* położono w stoczni Orlando w Livorno stępkę pod bliźniaczy okręt, który otrzymał nazwę *Lepanto*. Miał on wyporność pełną 15 649 t, a moc zainstalowanych maszyn wynosiła 15 797 KM, co umożliwiało osiągnięcie prędkości aż 18,4 w.

* * *

Miarą osiągnięć włoskiego budownictwa okrętowego może być fakt, że budowany w tym samym okresie (1874-1881) w Wielkiej Brytanii okręt podobnej klasy, *Inflexible*, miał wyporność 11 880 t, moc maszyn wynosiła 8407 KM, osiągana prędkość 14,75 w., uzbrojony zaś był w 4×406 mm.

Pierwszym okrętem brytyjskim o wyporności ponad 15 000 t były dopiero okręty liniowe typu *Majestic*, których budowę rozpoczęto w 20 lat po *Italii*.

Okręty typu *Italia* miały w swym założeniu służyć również jako jednostki transportowe dla znacznej liczby żołnierzy. Pomieszczenia dla przewożonych oddziałów znajdowały się na trzech pokładach nad pokładem pancernym[9].

Pod koniec XIX wieku we Włoszech nie malało tempo rozbudowy floty wojennej. Niemal co roku przybywał nowoczesny okręt liniowy zbudowany na włoskich stoczniach, które uzyskały bardzo dobrą, fachową opinię zarówno w kołach żeglugowych, jak i tzw. wojennomorskich.

Najważniejsze włoskie stocznie państwowe, specjalizujące się głównie w budowie dużych okrętów wojennych to:

– stocznia marynarki wojennej w Wenecji o bardzo starej tradycji, której działalność i rozkwit związane są nierozerwalnie z historią Republiki Weneckiej;

– stocznia w La Spezia, leżąca na wybrzeżu Morza Liguryjskiego w niewielkiej odległości od Genui. Port ten przewidziano jako jedną z najważniejszych i największych baz marynarki wojennej zjednoczonych Włoch. W ramach jej rozbudowy olbrzymim – jak na owe czasy – kosztem równoważnym 10 mln dolarów planowano wyposażenie aż dziewięciu pochylni i dziesięciu suchych doków, z których największy miał długość 135 m, a szerokość 24 m (przykładowo wymiary *Italii* wynosiły 124,6×14,3 m);

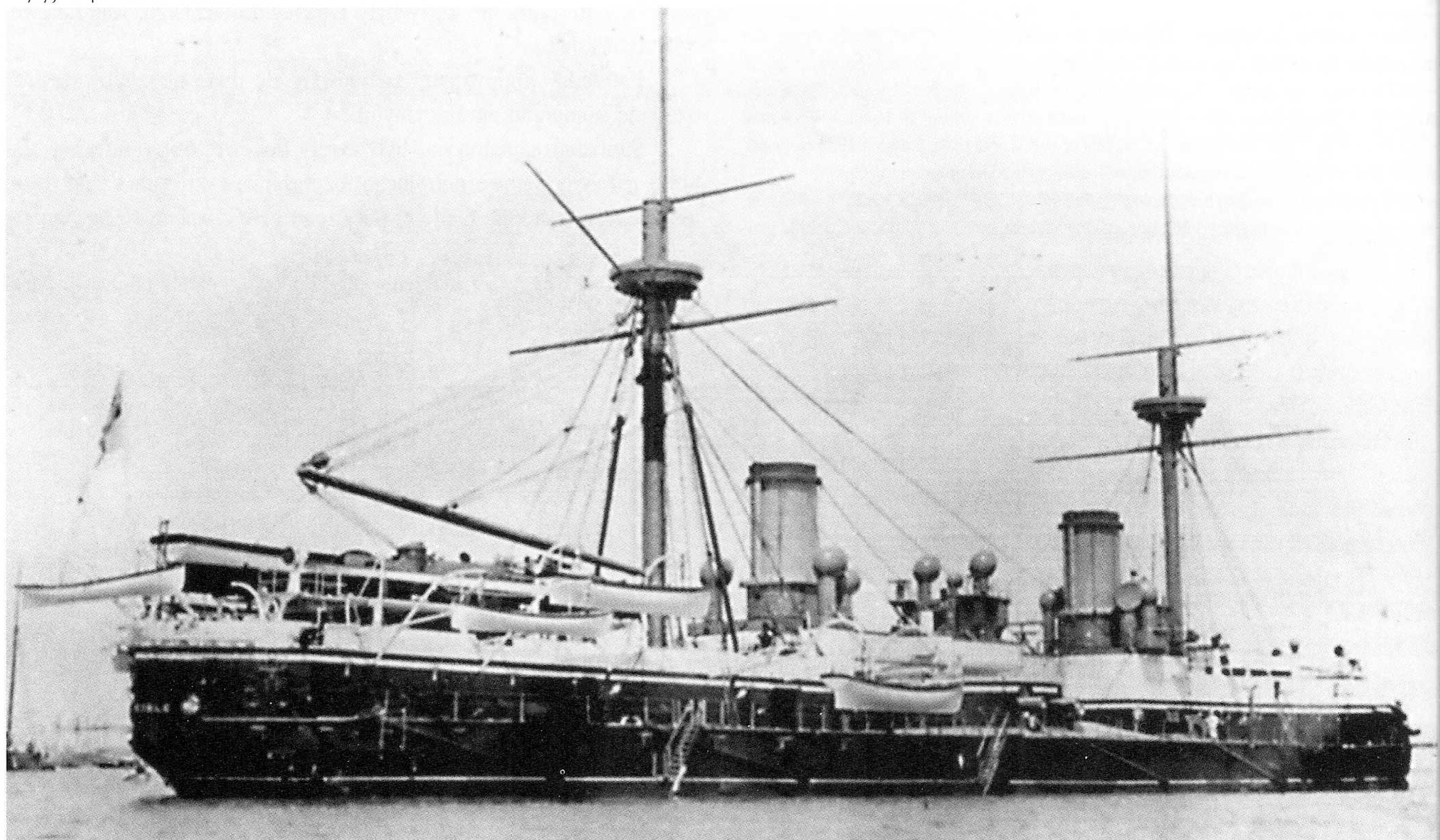
– stocznia Castellammare di Stabia, leżąca nad Zatoką Neapolitańską, która w latach Królestwa Neapolu była niewielką, dość słabo wyposażoną stocznią, przystosowaną do budowy drewnianych żaglowców. O jej szybkiej rozbudowie i modernizacji może świadczyć fakt, że już w 1873 roku została tam położona stępka pod opisany wcześniej pancernik *Duilio*.

* * *

Jak wspomniano wyżej, na przełomie XIX i XX wieku przybyło włoskiej flocie wojennej wiele nowoczesnych okrętów wojennych różnych klas i typów. W załączonej tabeli przedstawiono włoskie okręty liniowe, przekazane do służby w latach 1885-1915, do przystąpienia Włoch do wojny przeciwko państwom centralnym, jakimi były Niemcy, Austro-Węgry i Turcja.

[9] Conway's, op. cit., s. 341 podaje, że okręty typu *Italia* zdolne były przewieźć jednorazowo dywizję wojska liczącą aż 10 tys. żołnierzy, co wydaje się liczbą znacznie zawyżoną.

Brytyjski pancernik *Inflexible*



Włoskie okręty liniowe, przekazane do służby w latach 1885-1915

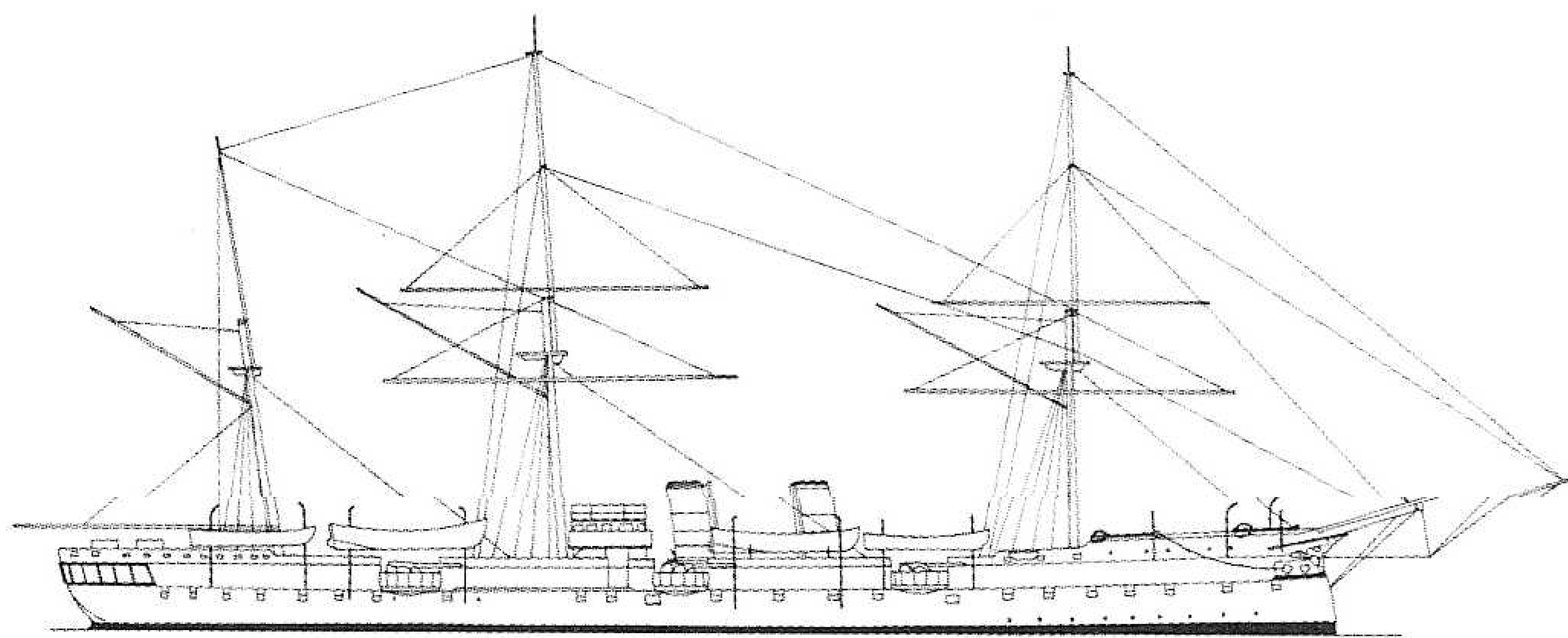
Nazwa okrętu	Data wcielenia do służby, stocznia	Wyporność pełna (t)	Napęd, moc, prędkość	Uzbrojenie [liczba×kaliber w mm]	Opancerzenie	Załoga
Italia	16.10.1885 r. Castellammare di Stabia	15 407	24 kotły, 4 masz. par. 11 986 KM 17,8 w.	4×432, 18×150, 4×120, 4 wyrzutnie torped	pokład 100 mm wieże 182 mm szyby kotłowe 406 mm	ok. 700
Lepanto	16.08.1887 r. Orlando, Livorno	15 649	24 kotły, 4 masz. par. 15 797 KM 18,4 w.	4×432, 8×152, 4×120, 4 wyrzutnie torped	pokład 100 mm wieże 182 mm szyby kotłowe 406 mm	ok. 700
Ruggiero di Lauria	1.02.1888 r. Castellammare di Stabia	10 997	8 kotłów, 2 masz. par. 10 591 KM 17 w.	4×432, 2×152, 4×120, 2 wyrzutnie torped	burty 450 mm wieże 360 mm pokład 75 mm	509
Francesco Morosini	21.08.1889 r. Wenecja	11 145	8 kotłów, 2 masz. par. 10 000 KM 16 w.	4×432, 2×152, 4×120, 2 wyrzutnie torped	burty 450 mm wieże 360 mm pokład 75 mm	509
Andrea Doria	16.05.1891 r. La Spezia	11 027	8 kotłów, 2 masz. par. 10 500 KM 16,1 w.	4×432, 2×152, 4×120 2 wyrzutnie torped	burty 450 mm wieże 360 mm pokład 75 mm	509
Re Umberto	16.02.1893 r. Castellammare di Stabia	15 454	18 kotłów, 2 masz. par. 19 500 KM 18,5 w.	4×432, 6×152, 16×120, 16×57, 10×37, 5 wyrzutni torped	burty 100 mm barbety 342 mm pokład 75 mm	733
Sicilia	4.05.1893 r. Wenecja	14 842	18 kotłów, 2 masz. par. 19 131 KM 20,1 w.	4×432, 6×152, 16×120, 20×57, 10×37, 5 wyrzutni torped	burty 100 mm barbety 342 mm pokład 75 mm	736
Sardegna	16.02.1895 r. La Spezia	15 426	18 kotłów, 2 zesp. turbin 22 800 KM 20,3 w.	4×432, 6×152, 16×120, 20×57, 10×37, 5 wyrzutni torped	burty 100 mm barbety 342 mm pokład 75 mm	794
Ammiraglio di Saint Bon	24.05.1897 r. Wenecja	10 531	12 kotłów, 2 zesp. turbin 14 296 KM 18,3 w.	4×254, 8×152, 8×120, 8×57, 2×37, 4 wyrzutnie torped	burty 250 mm wieże 250 mm pokład 70 mm	557
Emanuele Filiberto	16.04.1902 r. Castellammare di Stabia	9940	12 kotłów, 2 zesp. turbin 13 552 KM 18,1 w.	4×254, 8×152, 8×120, 6×75, 8×47, 4 wyrzutnie torped	burty 250 mm wieże 250 mm pokład 70 mm	565
Regina Margherita	14.04.1904 r. Castellammare di Stabia	14 093	28 kotłów, 2 zesp. turbin 21 790 KM 20,3 w.	4×305, 4×203, 12×152, 20×75, 2×47, 2×37, 2×10 4 wyrzutnie torped	burty 152 mm wieże 200 mm pokład 76 mm	812/900
Benedetto Brin	1.09.1905 r. Castellammare di Stabia	14 737	28 kotłów, 2 zesp. turbin 20 437 KM 20 w.	4×305, 4×203, 12×152, 20×75, 2×47, 2×37, 2×10, 4 wyrzutnie torped	burty 152 mm wieże 200 mm pokład 76 mm	812/900
Regina Elena	11.09.1907 r. La Spezia	od 13 771 do 13 914	28 kotłów, 2 zesp. turbin 19 299 KM 20,8 w.	2×305, 12×203, 16×75 2 wyrzutnie torped	burty 250 mm wieże 200 mm pokład 38 mm	ok. 750
Vittorio Emanuele	1.08.1908 r. Castellammare di Stabia	od 13 771 do 13 914	28 kotłów, 2 zesp. turbin 19 424 KM 21,36 w.	2×305, 12×203, 16×75 2 wyrzutnie torped	burty 250 mm wieże 200 mm pokład 38 mm	ok. 750
Roma	17.12.1908 r. La Spezia	od 13 771 do 13 914	28 kotłów, 2 zesp. turbin 21 968 KM 21,39 w.	2×305, 12×203, 24×75 2 wyrzutnie torped	burty 250 mm wieże 200 mm pokład 38 mm	ok. 750
Napoli	1.09.1908 r. Castellammare di Stabia	od 13 771 do 13 914	28 kotłów, 2 zesp. turbin 19 618 KM 22,15 w.	2×305, 12×203, 24×75 2 wyrzutnie torped	burty 250 mm wieże 200 mm pokład 38 mm	ok. 750

UWAGA:
Pozostałe włoskie okręty liniowe, których budowę rozpoczęto przed wejściem Włoch do wojny (typu *Francesco Caracciolo*, typu *Andrea Doria* oraz typu *Conte di Cavour*) zostały przedstawione w publikacji Perepeczko A., Włoskie pancerniki typu *Vittorio Veneto* – pozycja 12 biblioteki „Morza, Statki i Okręty" – Warszawa 2005.

KRĄŻOWNIKI WŁOSKIEJ FLOTY W LATACH 1876-1915

Równolegle z budową nowoczesnych okrętów liniowych, jak uprzednio przedstawiono, włoska marynarka wojenna na przełomie wieku XIX i XX została wzbogacona szeregiem mniejszych, ale również nowoczesnych na owe czasy okrętów, które w niniejszej publikacji zostały wspólnie ujęte jako klasa krążowników.

Za pierwszy włoski krążownik został uznany okręt o nazwie *Cristoforo Colombo*[10]. Jego budowę rozpoczęto 1 lutego 1873 r. na stoczni w Wenecji i początkowo był określany jako *aviso ad elica di 1° classe* (*awizo śrubowe 1 klasy*, czyli *okręt łącznikowy*). Wyporność tej jednostki wynosiła 2325 t, a wymiary 65,1×11,84×5,28 m.



Krążownik *Cristoforo Colombo* (drugi).

Okręt miał – jak niemal wszystkie w tym czasie budowane jednostki wojenne – napęd mieszany, żaglowo-mechaniczny. *Cristoforo Colombo* był barkentyną, to znaczy pierwszy maszt miał ożaglowanie rejowe, drugi i trzeci natomiast – gaflowe, a między pierwszym masztem, czyli fokmasztem i bukszprytem rozpinane były cztery kliwry. Okręt dysponował również napędem mechanicznym, początkowo traktowanym jako napęd pomocniczy. Składał się on z sześciu kotłów, umieszczonych w dwóch kotłowniach oraz jednej tłokowej maszyny parowej o mocy 1700 KM, co pozwalało na osiąganie prędkości wynoszącej 13 w. Na uzbrojenie składało się osiem armat kal. 120 mm, rozmieszczonych po obu burtach.

W trakcie budowy, 22 listopada 1874, jeszcze przed wodowaniem kadłuba, które nastąpiło 17 września 1875 roku, został przeklasyfikowany i określono go jako jednostkę klasy *piroscafo-avviso* (co w wolnym tłumaczeniu oznacza *awizo-parowiec* lub *parowy okręt łącznikowy*).

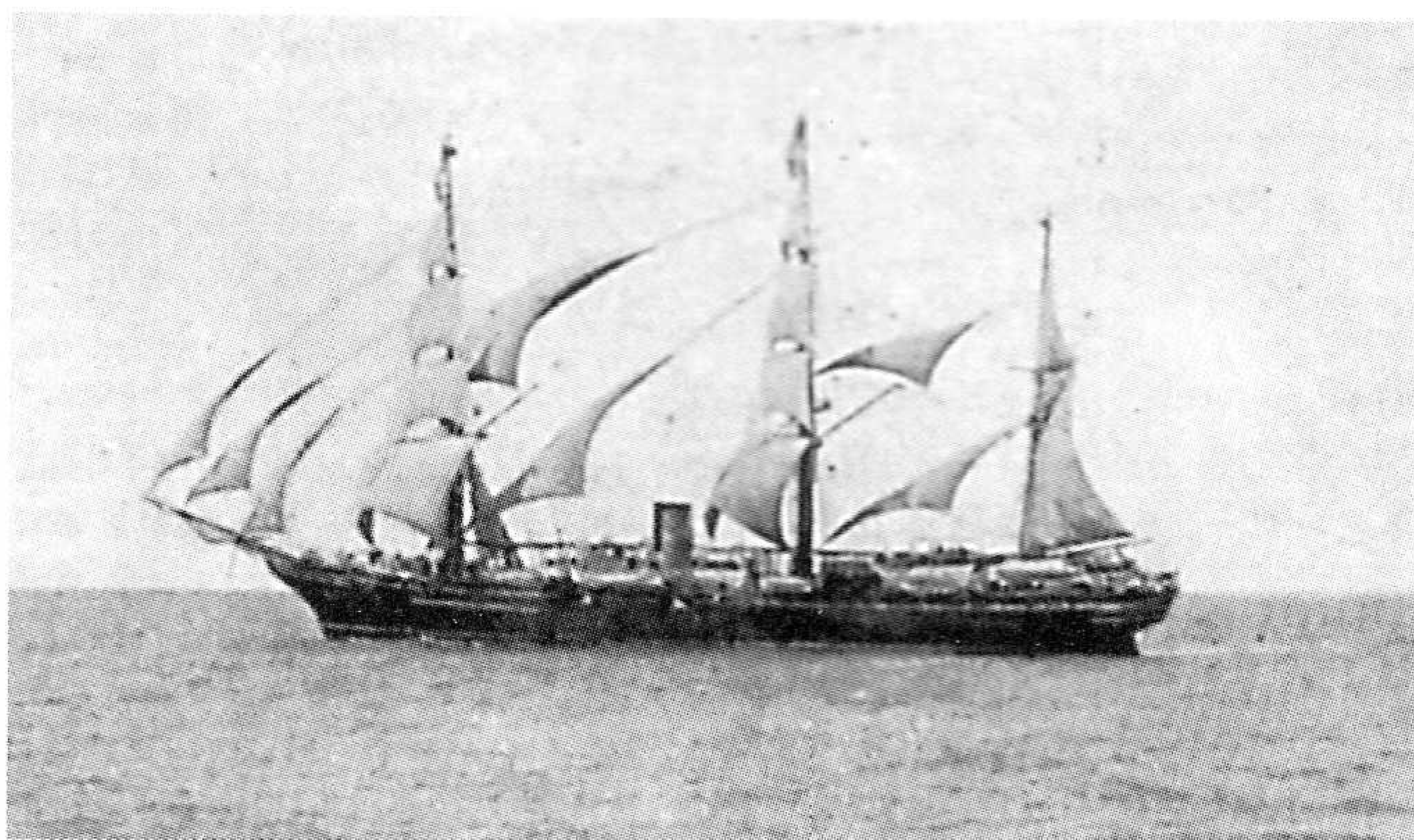
Okręt został przekazany do służby 16 listopada 1876 roku, a w jakiś czas później zdecydowano się zamontować na *Cristoforo Colombo* nową maszynę parową o mocy znacznie większej, wynoszącej 3782 KM, co pozwoliło na osiąganie prędkości wynoszącej 17 w. Stanowiło to znaczne osiągnięcie, ponieważ budowane wówczas okręty włoskie miały mniejsze prędkości (np. *Venezia* – 5722 t, v = 13 w., *Affondatore* – 4307 t, v = 12 w., itd.).

W roku 1877 parlament włoski zatwierdził nową klasyfikację okrętów wojennych, w której wprowadzono nazwę *incrociatore*, czyli *krążownik* i pierwszym przedstawicielem tej klasy został ex post właśnie *Cristoforo Colombo.*

Kadłub pierwszego krążownika wykonany był z drewna, co oczywiście stanowiło spory mankament, nic więc dziwnego, że żywot tego okrętu nie był długi i w roku 1891 *Cristoforo Colombo* został wycofany ze służby, a na jego miejsce został zbudowany w latach 1890--1894 niemal identyczny okręt o kadłubie stalowym, któremu również nadano nazwę *Cristoforo Colombo.*

W latach 1883, 1884 i 1885 flocie włoskiej stocznie dostarczyły

[10] Conway's, op. cit., s. 345 podaje – *Cristoforo Colombo* was the first true cruiser in the Italian Navy, natomiast Giorgerini, op. cit., s. 135 – il primo incrociatori italiano, il *Cristoforo Colombo.*



Duży krążownik łącznikowy *Flavio Gioia* służył też jako okręt szkolny.

trzy dalsze okręty podobnej klasy, jako *grandi incrociatore avvisi*, czyli *duże krążowniki łącznikowe*[11]. Były to, kolejno – *Flavio Gioia, Amerigo Vespucci* i *Savoia.*

Okręty te miały nieco większą wyporność rzędu 2900-3200 t i silniejsze uzbrojenie, wynoszące 8×150 mm plus 3×75 mm, ale pozostałe parametry były zbliżone do krążownika *Cristoforo Colombo.*

* * *

Włoska królewska marynarka wojenna zlecała budowę nowych okrętów wojennych nie tylko we własnych stoczniach, ale chętnie składała zagraniczne zamówienia, lokując je oczywiście w renomowanych zakładach.

Do takich niewątpliwie należała brytyjska stocznia Armstronga w Elswick koło Newcastle, gdzie 21 sierpnia 1882 roku położona została stępka pod włoski okręt *Giovanni Bausan*, który zakwalifikowano jako *arieto torpediniero* natomiast w literaturze brytyjskiej jako *protected cruiser* oraz równoznacznie *torpedo ram*, czyli taranowiec lub krążownik pancernopokładowy[12].

Był to okręt o stalowym kadłubie, wyporności 3277 t, a jego napęd żaglowo-mechaniczny składał się z czterech kotłów i dwóch tłokowych maszyn parowych o łącznej mocy 6470 KM, co pozwalało na osiągnięcie prędkości 17,4 w. oraz z ożaglowania typu bryg.

Uzbrojenie: 2×254 mm, 6×120 mm, 4×57 mm, 9×37 mm oraz 2 wyrzutnie torped. Opancerzenie pokładu – 38 mm, załoga – 295.

Giovanni Bausan został wcielony do służby 9 maja 1885 roku.

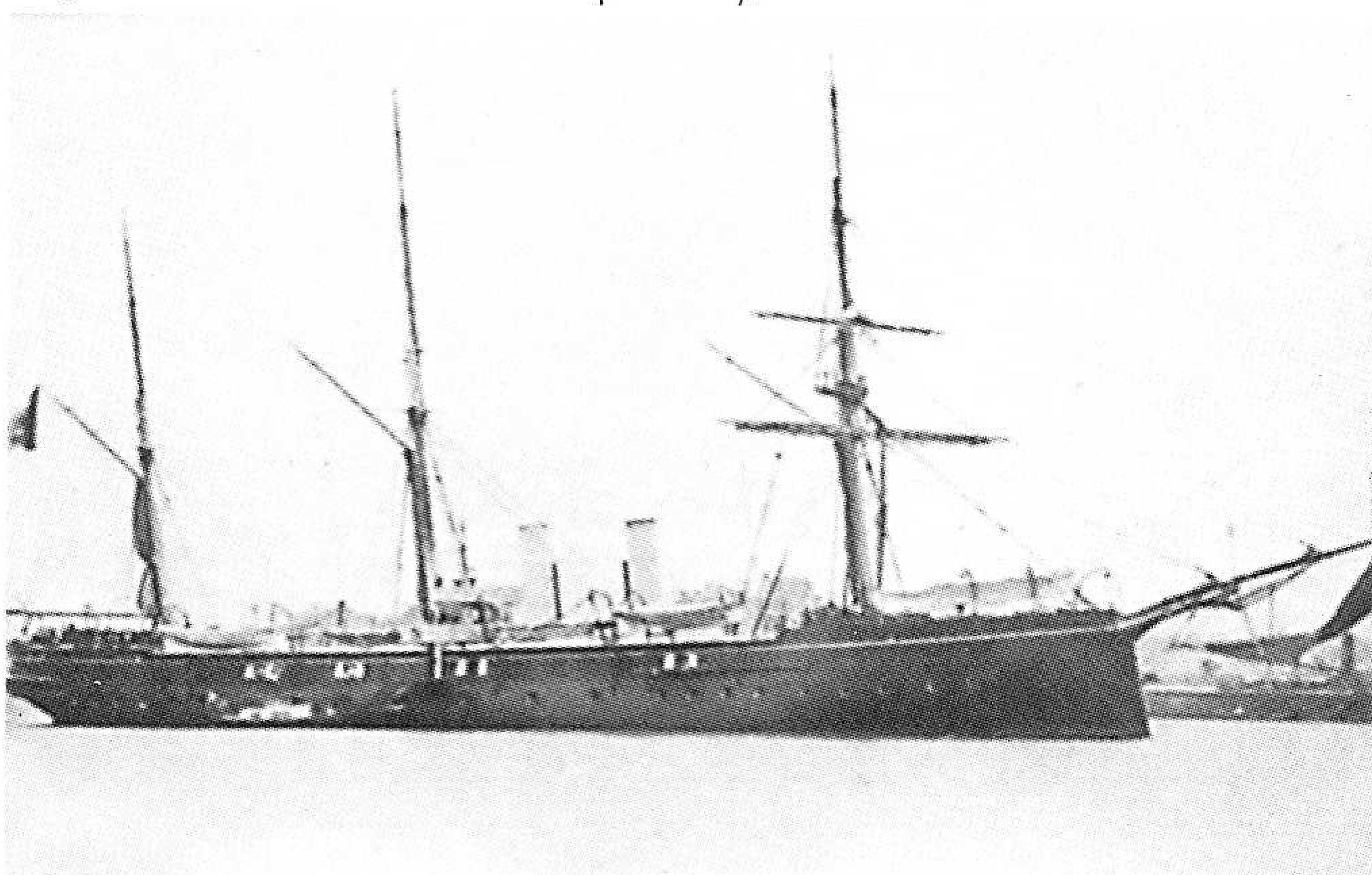
Jeszcze zanim *Bausan* został zwodowany, na włoskiej stoczni Castellammare di Stabia 19 stycznia 1883 roku położono stępkę pod podobny okręt typu *Etna.*

Projektantem okrętu *Giovanni Bausan* był brytyjski konstruktor inż. George Rendel, natomiast krążowników typu *Etna* włoski kon-

[11] Conway's, op. cit., s. 345/346 określa te okręty jako *steel corvettes.*

[12] Conway's, op. cit., s. 348.

Krążownik *Cristoforo Colombo* (pierwszy) ok. 1880 r.



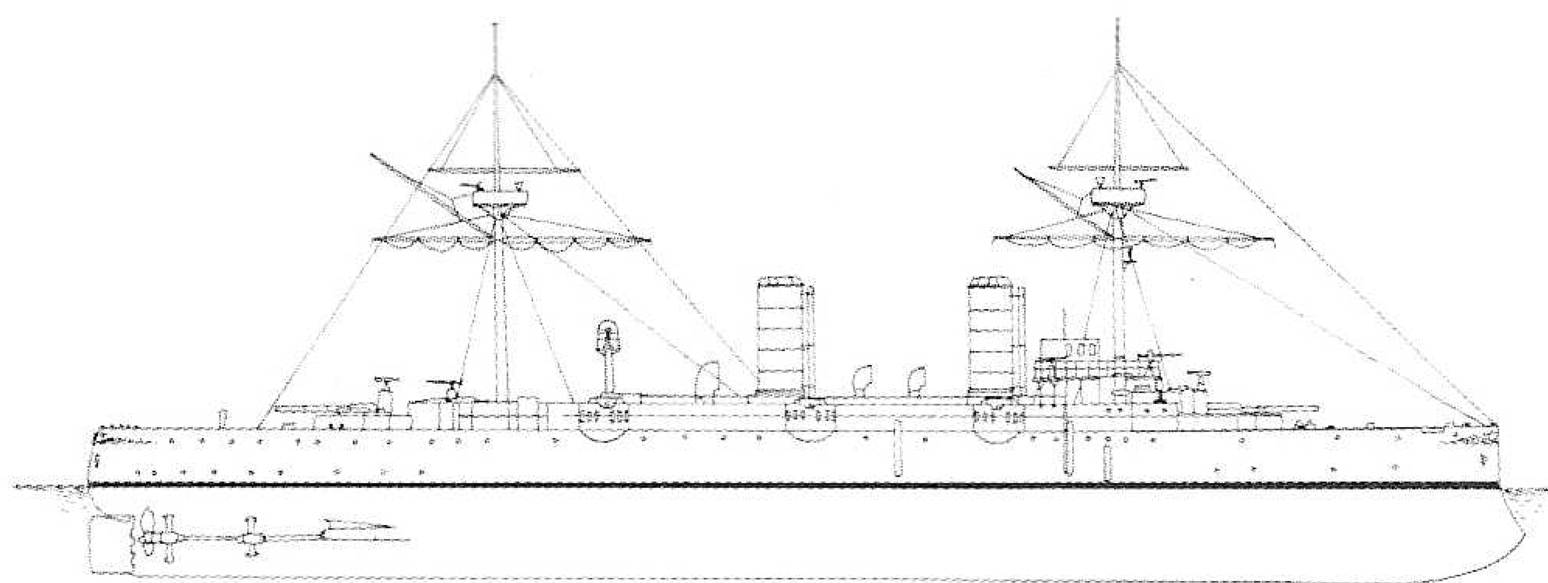
struktor Carlo Vigna, dyrektor Działu Technicznego Marynarki. Wzorując się na projekcie brytyjskim wprowadził on pewne – co prawda niezbyt istotne – zmiany.

Dwie armaty kal. 254 mm umieszczone były na dziobie i na rufie, natomiast kal. 152 mm po obu burtach okrętu. Do uzbrojenia należały też wyrzutnie torped kal. 356 mm[13]. Wyporność jednostek tej serii, ponieważ ostatecznie wybudowano cztery okręty tego typu, wynosiła od 3790 do 3950 t, czyli były to jednostki nieco większe niż *Giovanni Bausan*, który można uznać za prototyp.

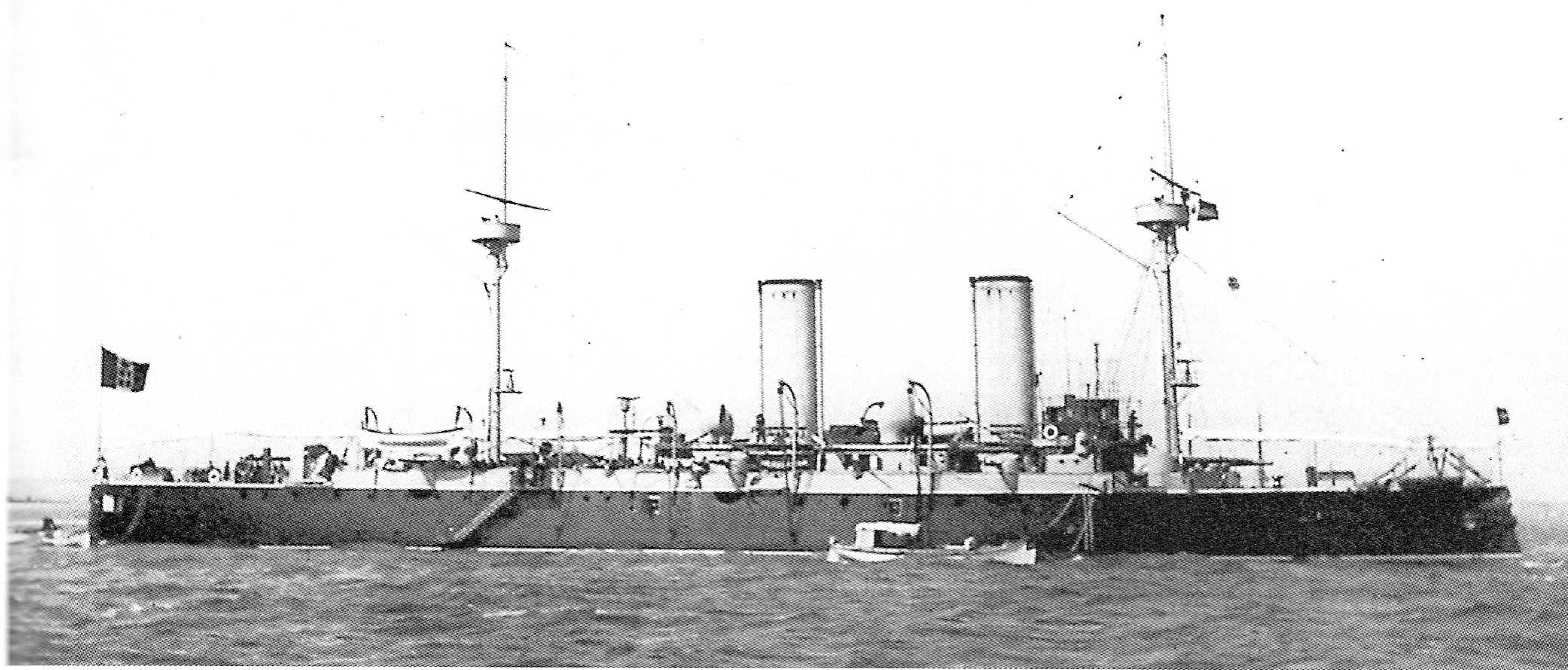
Przy nieco większych wymiarach i wypornościach zamontowano na każdym okręcie po cztery kotły produkujące parę o ciśnieniu 6,3 bara i tłokowe maszyny parowe o większych niż na *Bausan* mocach rzędu 6450 KM, uzyskując zbliżone prędkości w granicach od 17 do 17,8 w.

Załoga liczyła 12 oficerów i 296 podoficerów oraz marynarzy.

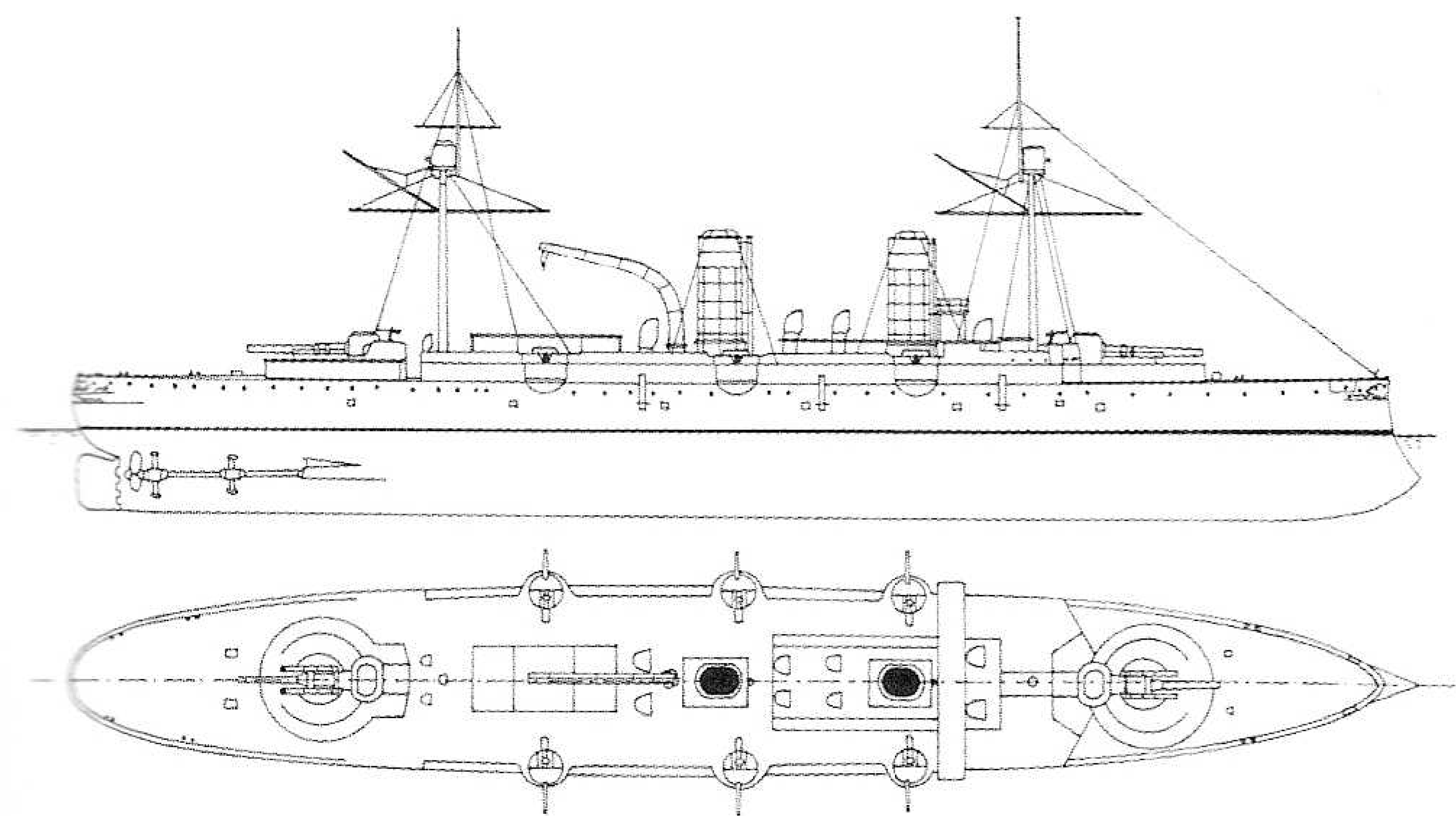
Trzeba bezstronnie stwierdzić, że pancerz pokładowy (pancerz poziomy) nie miał zbyt imponującej grubości, wynosiła ona bowiem jedynie 38 mm, podobnie jak na krążowniku *Bausan*.



Krążownik pancernopokładowy typu *Etna*.



Krążownik pancernopokładowy *Stromboli* należący do typu *Etna*.



Krążownik *Giovanni Bausan* (1885).

Jak wspomniano, seria krążowników typu *Etna* składała się z czterech jednostek, które wchodziły do służby w następujących terminach: *Etna* – 3 grudnia 1887 r., *Vesuvio* – 16 marca 1888 r., *Stromboli* – 21 marca 1888 r. i *Ettore Fieramosca* – 31 grudnia 1889 r.

Niemal równolegle do przedstawionych wyżej okrętów budowany był kolejny krążownik pancernopokładowy na brytyjskiej stoczni Armstronga w Elswick, zaczęty na konto jej właściciela jako tzw. jednostka spekulacyjna, na zapas, aby wykorzystać wolne moce produkcyjne. Okręt ten odkupiony gotowy przez włoską marynarkę wojenna i nazwany *Dogali*, miał wyporność 2050 t, uzbrojony był w 6 armat kal. 152 mm, 9×57 mm oraz 4 wyrzutnie torped kal. 356 mm.

Grubość pokładu pancernego wynosiła 51 mm (2 cale), napęd składał się z czterech kotłów oraz dwóch tłokowych maszyn parowych potrójnego rozprężania[14] o łącznej mocy 5012 KM, dzięki czemu osiągano prędkość aż 19,66 w.

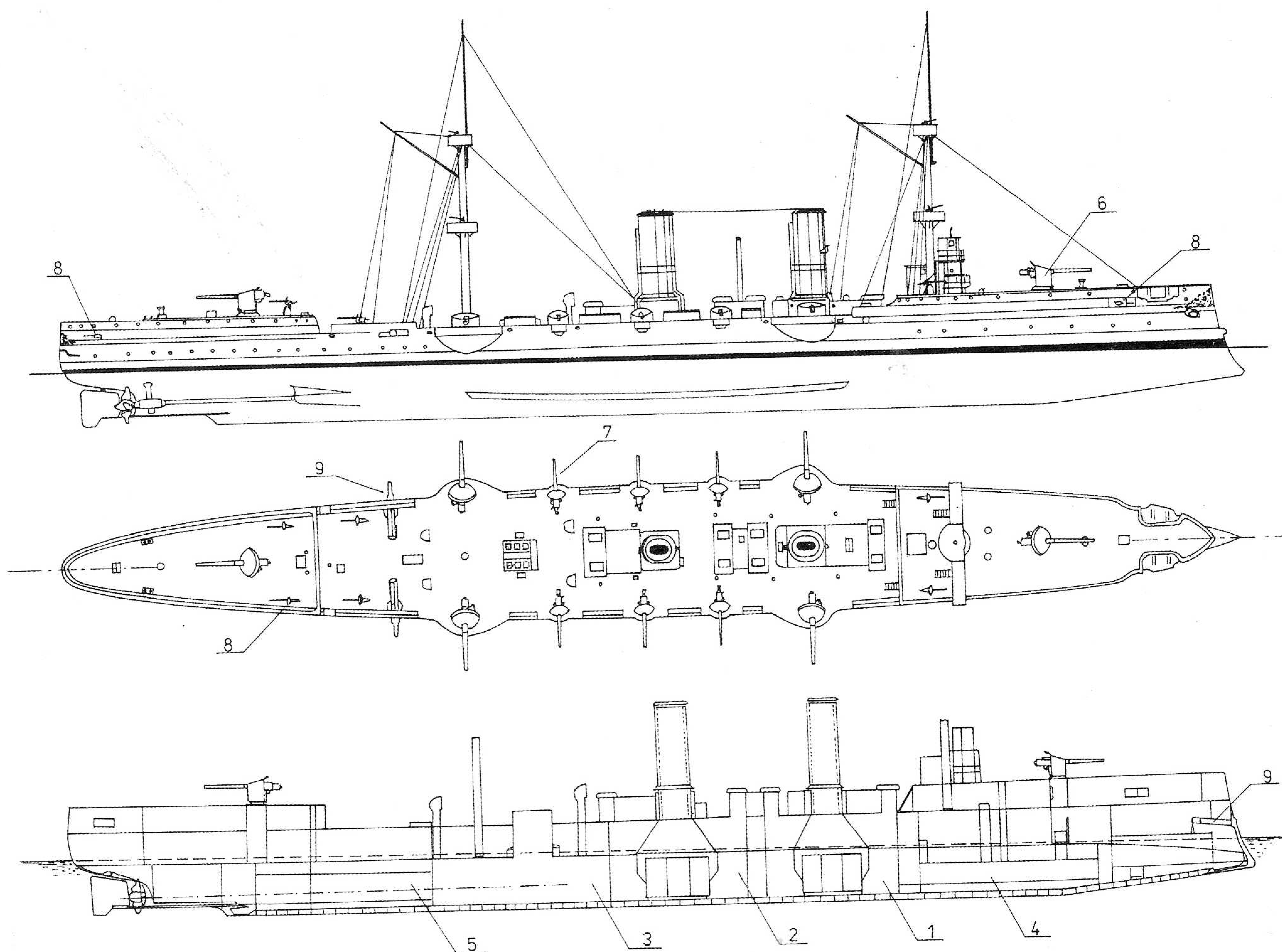
Na uwagę zasługuje stosunkowo krótki czas budowy, ponieważ od położenia stępki do oddania krążownika do służby minęło 26,5 miesiąca, natomiast czas budowy na stoczni Castellammare di Stabia *Etny* o porównywalnych wymiarach wynosił 58,5 miesiąca.

Na tej samej brytyjskiej stoczni Armstrong w Elswick w roku 1887 (bliższej daty niestety brak) została położona stępka pod następny krążownik pancernopokładowy budowany wpierw jako jednostka spekulacyjna, na zapas, o potem odkupiony przez Włochy i nazwany *Piemonte*. Miał on wyporność pełną 2780 t i wyróżniał się w stosunku do wcześniejszych włoskich okrętów tej podklasy silniejszym opancerzeniem i bardzo dobrymi walorami technicznymi.

Pancerz pokładowy miał dwie grubości w przekroju poprzecznym, jak pokazano na wcześniej przedstawionym rysunku przekroju poprzecznego kadłuba tego okrętu. Płyty poziome miały grubość 25 mm, natomiast pasy boczne płyt skośnych (ang. *slopes*) były grube na 76 mm. W przekroju wzdłużnym kadłuba pas płyt środkowych biegł od rufy na poziomie nieco powyżej wodnicy przy wyporności pełnej, schodząc w dół w części dziobowej, co wzmacniało dziób okrętu będący podwodnym taranem.

13 Wg Conway's, op. cit., s. 348 na trzech pierwszych okrętach tej serii były dwie wyrzutnie, na czwartym – trzy, natomiast Giorgerini, op. cit., s. 159 podaje, że okręty typu *Etna* miały po cztery wyrzutnie.

14 Conway's, op. cit., s. 349 podaje, że był to pierwszy okręt wojenny mający taki rodzaj maszyn napędowych.



Plan i przekrój wzdłużny krążownika pancernopokładowego *Piemonte* (r. bud. 1889): 1 – kotłownia dziobowa, 2 – kotłownia rufowa, 3 – maszynownia, 4 – dziobowa komora amunicyjna, 5 – rufowa komora amunicyjna, 6 – armata kal. 152 mm, 7 – armata kal. 120 mm, 8 – armata kal. 57 mm, 9 – wyrzutnia torped kal. 356 mm.

Krążownik miał 6 armat kal. 152 mm (po raz pierwszy na świecie szybkostrzelnych!), 6×120 mm, 10×57 mm, 6×37 mm oraz trzy wyrzutnie torped kal. 356 mm (dwie umieszczone na pokładzie głównym i trzecia w części dziobowej nad taranem). Osłony armat (maski) miały grubość 114 mm (4,5 cala).

Na *Piemonte* zainstalowano w dwóch kotłowniach cztery kotły produkujące parę o ciśnieniu 11 barów (na *Etnie* było 6,5 bara) oraz dwie czterocylindrowe, tłokowe maszyny parowe potrójnego rozprężania o łącznej mocy 12 197 KM, co przy obrotach śrub wynoszących 181 min^{-1} pozwalało osiągnąć prędkość aż 22,4 w.!

Załoga liczyła 12 oficerów oraz 245 podoficerów i marynarzy[15].

Intensywny wzrost Marina Italiana trwał nieprzerwanie w ostatnich latach XIX wieku. W latach 1888-1893 położono stępki pod dalsze pięć krążowników pancernopokładowych. Budowa wszystkich została ulokowana na stoczniach włoskich.

Okręty te to jednostki typu *Umbria*, których wyporność pełna wynosiła 2400-3100 t, uzbrojenie składało się z czterech armat kal. 152 mm, 4-6 kal. 120 mm oraz 7-10 kal. 57 mm, jak też 6-9 kal. 37 mm (wyjątkowo *Umbria* wyposażona była dodatkowo w jedną armatę kal. 75 mm). Wszystkie miały również po dwie wyrzutnie torped oraz taran i stąd pochodzi włoska nazwa klasy *arieti – torpedinieri classe*.

Opancerzenie pokładu miało grubość 50,8 mm (jedynie *Puglia* miała pancerz pokładowy o grubości 25,4 mm).

Standardowe siłownie składały się z czterech kotłów cylindrycznych i dwóch tłokowych maszyn parowych o mocach rzędu 6800-7700 KM. Prędkości tych okrętów to 17,8-19,8 w., a załogi liczyły od 213 do 278 ludzi.

Jak wyżej wspomniano, cała seria budowana była we włoskich stoczniach. I tak:

Umbria – stocznia Orlando w Livorno (1888-1894);
Lombardia – stocznia Castellammare di Stabia (1888-1893);
Etruria – stocznia Orlando w Livorno (1889-1894);
Liguria – stocznia Ansaldo w Genui (1889-1894);
Elba – stocznia Castellammare di Stabia (1890-1896);
Puglia – stocznia Taranto w Tarencie, gdzie krążownik był pierwszym okrętem wojennym tam zbudowanym (1893-1901).

Z pobieżnej analizy włoskiego przemysłu stoczniowego widać, że stocznie te nie dysponowały jeszcze w owym czasie dobrą organizacją i technologią. I tak budowa *Piemonte* w stoczni brytyjskiej trwała około dwa lata, natomiast wyżej wymienionych okrętów 4,5 roku aż do prawie ośmiu w przypadku stoczni w Tarencie (położenie stępki pod *Puglię* – październik 1893, wodowanie 22 września 1898, oddanie do służby 26 maja 1901 r.).

Okrętem o podobnej charakterystyce i ostatnim z tej grupy był krążownik *Calabria*. Miał on wyporność 2660 t i był budowany z przeznaczeniem dla długotrwałych kampanii i dla służby w koloniach.

Calabria miała kadłub drewniany, pokryty blachami cynkowymi

[15] Wg Giorgerini, op. cit., s. 197, natomiast Conway's, op. cit., s. 349 podaje stan załogi na 298-310 osób.

uzbrojenie 4×152 mm, 4×120 mm, 8×57 mm, 8×37 mm, 2 karabiny maszynowe i dwie wyrzutnie torped.

Cztery kotły i dwie maszyny o łącznej mocy 4260 KM dawały prędkość 16 w. Załoga liczyła około 250 ludzi.

Stępkę pod ten okręt położono w stoczni La Spezia w lutym 1892 roku, a oddano go do służby 12 lipca 1897.

Budowa jednostki „kolonialnej" łączyła się z panującymi we Włoszech oraz w innych krajach europejskich w ostatnich latach XIX wieku poszukiwaniami nowych terenów dla kolonizacji. W roku 1882 zostało zawarte przez króla Humberta I trójprzymierze Włoch z Niemcami i niedawnym wrogiem – Austro-Węgrami, co dało Włochom wolną rękę w ekspansji kolonialnej. Po zbrojnym opanowaniu Assaby w 1882 roku i Massauy w 1885 oraz zajęciu Erytrei, opanowane zostało wybrzeże Somalii i traktatem w Uccialli w 1889 roku narzucony został Etiopii (Abisynii) protektorat włoski. W następstwie powyższych wydarzeń wybuchła wojna włosko-abisyńska, zakończona klęską pod Aduą 1 marca 1896 roku.

Marco Polo był pierwszym włoskim okrętem wojennym, który został zakwalifikowany jako *krążownik pancerny* (ang. *armoured cruiser*, włoski *incrociatore corazzato*).

Okręt ten, którego budowę rozpoczęto 7 stycznia 1890 roku na stoczni Castellammare di Stabia, miał wyporność pełną 4930 t, a jego pancerny pas burtowy, co było nowością w tej klasie okrętów włoskich, miał grubość 100 mm, natomiast pancerz pokładu – 25 mm.

Na uzbrojenie składało się 6 armat kal 152 mm, 10×120 mm, 2×75 mm, 9×57 mm, 4×37 mm, 2 karabiny maszynowe i 5 wyrzutni torped. Swego rodzaju dodatkowym uzbrojeniem był dziobowy taran. Siłownia okrętu to cztery kotły cylindryczne i dwie pionowe trójrozprężne tłokowe maszyny parowe o łącznej mocy 10 663 KM, co umożliwiało osiąganie prędkości wynoszącej 17,8 w.

Zapas węgla sięgał 620 t, w późniejszym czasie, po przystosowaniu kotłów do dodatkowego opalania paliwem płynnym, zapas paliwa zwiększono o 100 t oleju opałowego.

Zasięg krążownika *Marco Polo* wynosił 5800 mil morskich przy ekonomicznej prędkości wynoszącej 10 węzłów.

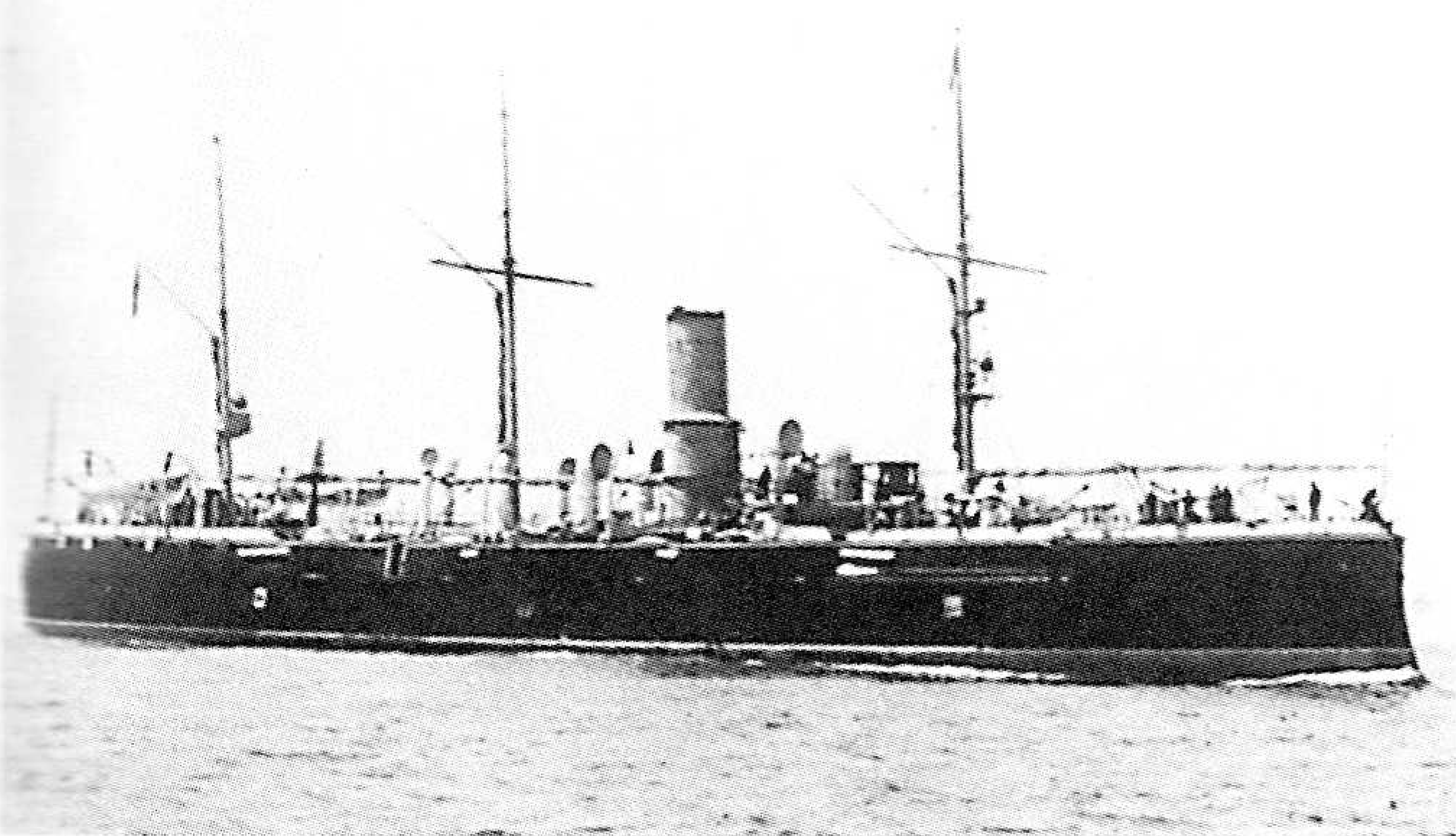
Załoga liczyła początkowo 22 oficerów i 372 podoficerów i marynarzy[16].

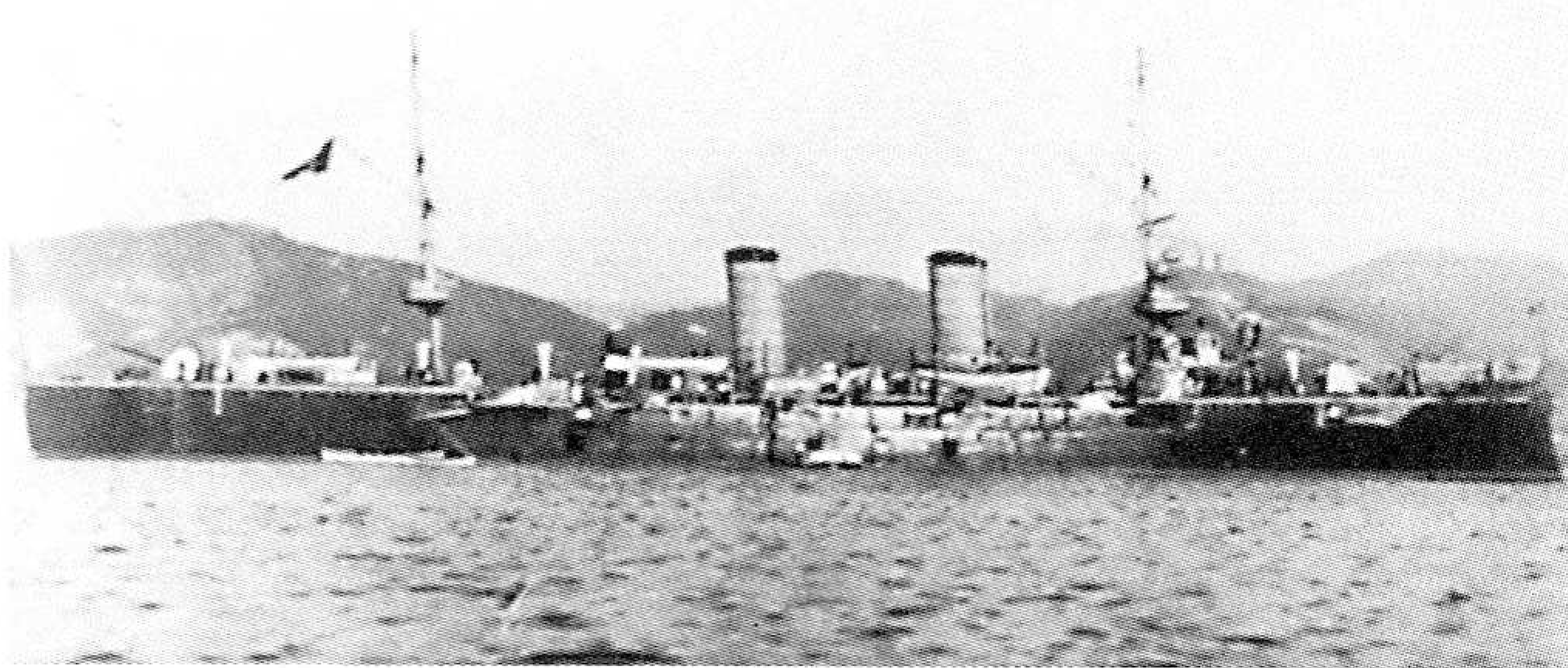
Marco Polo, oddany do służby 21 lipca 1894 r. pełnił ją do początku 1918 roku, kiedy to został przebudowany i przeklasyfikowany na transportowiec wojsk o nazwie *Cortellazzo*, którą w 1920 zmieniono na *Europa*.

Kontynuacją krążownika pancernego *Marco Polo* był typ *Vettor Pisani*. Były to dwa okręty większej o aż 47% wyporności wynoszącej

[16] Wg Conway's, op. cit., s. 350 załoga *Marco Polo* liczyła – w zależności od potrzeb – od 385 do 402 ludzi.

Krążownik pancernopokładowy *Calabria* w maju 1897 r.





Pierwszy włoski krążownik pancerny *Marco Polo* w styczniu 1898 r.

7242 t. Kadłuby ich miały większą pełnotliwość przy niemal identycznej długości (dla porównania – *Marco Polo* – 99,7 między pionami×14,7×6,2 m, *Vettor Pisani* – 99×18×7,5 m).

Siłownia tego typu okrętów składała się z ośmiu kotłów cylindrycznych umieszczonych w dwóch oddzielnych kotłowniach, między którymi znajdowała się maszynownia z dwiema pionowymi, tłokowymi maszynami parowymi potrójnego rozprężania o łącznej mocy 13 259 KM (13 219 KM dla *Carlo Alberto*). Uzyskana na próbach prędkość maksymalna wynosiła 18,6 w. dla *Vettor Pisani* i 19,1 w. dla *Carlo Alberto*.

Maksymalny zapas paliwa to 1000 t węgla i 120 t oleju opałowego, co określało zasięg 6000 Mm przy prędkości ekonomicznej 10 w.

Okręty te dzięki większej wyporności były znacznie silniej uzbrojone i miały 12 armat kal. 152 mm, 6×120 mm, 2×75 mm, 10×57 mm, 10×37 mm, 2 karabiny maszynowe i wreszcie 5 wyrzutni torped kal. 450 mm.

Pancerny pas burtowy sięgał od dziobu do rufy na wodnicy zanurzenia przy pełnej wyporności i miał w rejonie śródokręcia grubość 150 mm, natomiast w rejonach dziobu i rufy – 110 mm. Wysokość tego pasa burtowego wynosiła 3 m. W rejonie śródokręcia od dolnego pancernego pasa burtowego do pokładu górnego ciągnął się długi na 40 m pancerz górny, osłaniający obie kotłownie, maszynownię oraz windy amunicyjne armat kal. 152 mm. Pancerz ten miał grubość 150 mm.

Na rysunku przedstawiono porównanie opancerzenia między *Marco Polo* i okrętami typu *Vettor Pisani*.

Na obu okrętach typu *Vettor Pisani* znajdowały się bardzo liczne załogi. Na pierwszym z nich etat przewidywał 28 oficerów oraz 476 podoficerów i marynarzy, czyli łącznie aż 504. Na *Carlo Alberto* natomiast było 27 oficerów oraz 403 podoficerów i marynarzy.

Interesującym momentem w historii krążownika *Carlo Alberto* był fakt zamontowania w roku 1902 eksperymentalnej stacji radiowej dalekiego zasięgu. Okręt ten wybrano spośród innych jednostek floty włoskiej z racji posiadania bardzo wysokich masztów.

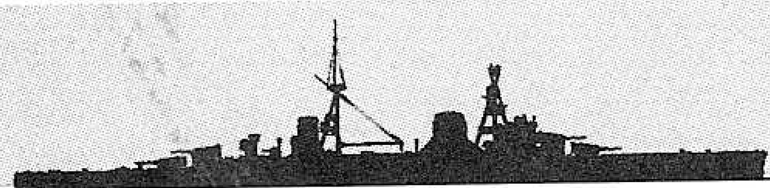
Pod koniec swej służby, w latach 1917-1918 *Carlo Alberto* został przebudowany w Tarencie na transportowiec wojska i nazwany *Zenson*.

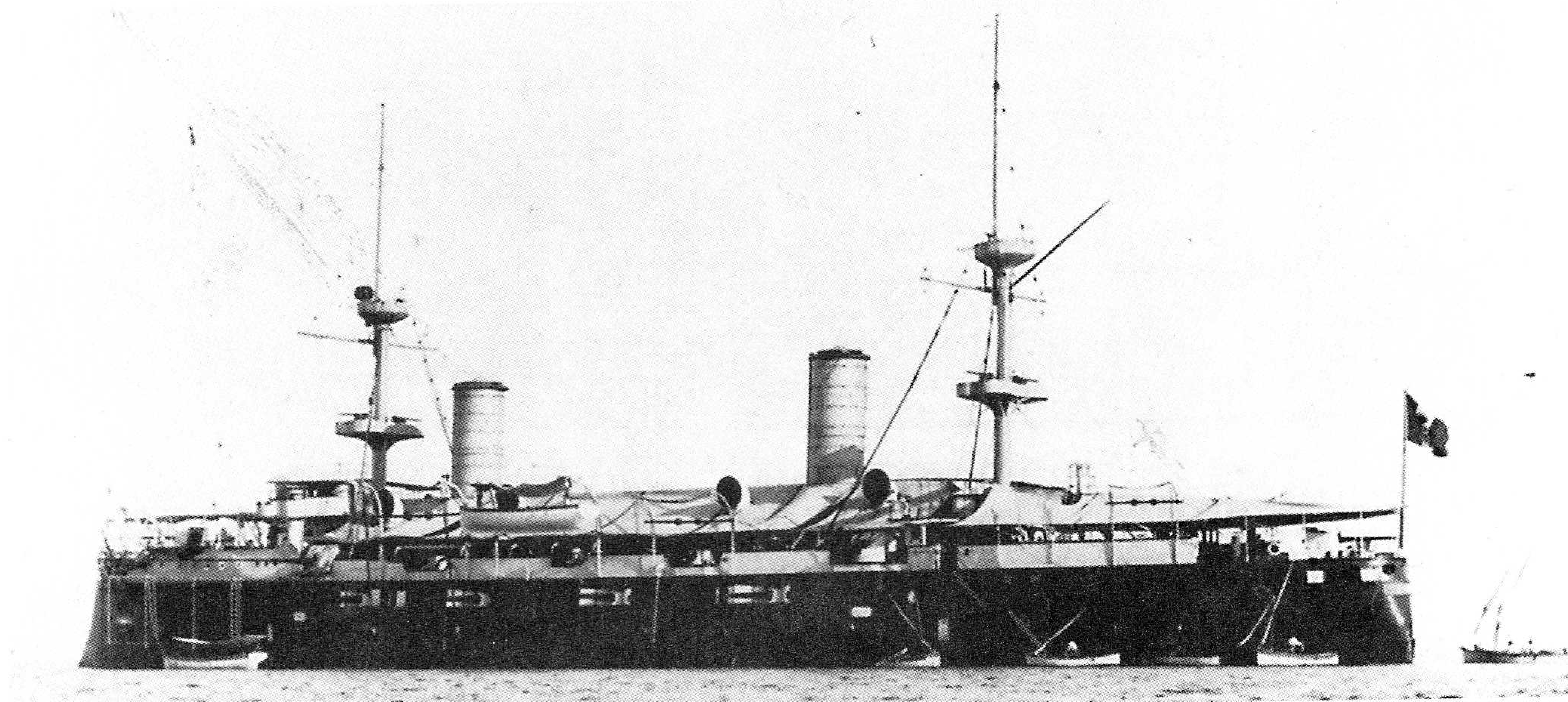
W tym samym miesiącu, gdy do włoskiej floty został wcielony krążownik pancerny *Vettor Pisani*, na stoczni Orlando w Livorno położona została 21 kwietnia 1898 roku stępka pod pierwszy z nowej serii tej klasy okrętów dla włoskiej marynarki wojennej. Był nim „trzeci" *Varese*.

Konstruktorem serii był inż. Edoardo Masdea, który otrzymał od dowództwa Marina Italiana wytyczne dotyczące projektu.

Miał to być okręt o parametrach zbliżonych do typu *Vettor Pisani*, lecz o znacznie silniejszym uzbrojeniu i w związku z tym konstruktor zaprojektował udaną serię krążowników pancernych określonych jako typ *Giuseppe Garibaldi*.

Zlecenie na wykonanie tych okrętów zostało złożone 6 sierpnia 1893 roku, jednakże wskutek poważnych napięć w następnych latach





Krążownik pancerny *Vettor Pisani*.- prawdopodobnie na wodach chińskich w 1900 r.

między państwami Ameryki Południowej – Włochy opowiedziały się za Argentyną i ostatecznie cztery jednostki tej serii – *Giuseppe Garibaldi* (I) i (III) *oraz Varese* (I) i (II) zostały sprzedane temu państwu, a piąta – *Giuseppe Garibaldi* (II) – Hiszpanii.

Tak więc okręt, którego budowę rozpoczęto 21 kwietnia 1898 roku był szóstą jednostką tego typu. Otrzymał on konsekwentnie nazwę *Varese*, o czym pośrednio wspomniano, natomiast dalsze okręty serii – *Giuseppe Garibaldi* (położenie stępki w stoczni Ansaldo 8 czerwca 1898 r.) oraz *Francesco Ferruccio* (położenie stępki w Wenecji 18 września 1899).

Okręty tego typu miały wyporność pełną 8100 t i wymiary 111,8×18,25×7,3 m.

Zgodnie z założeniami okręty dysponowały następującym uzbrojeniem:

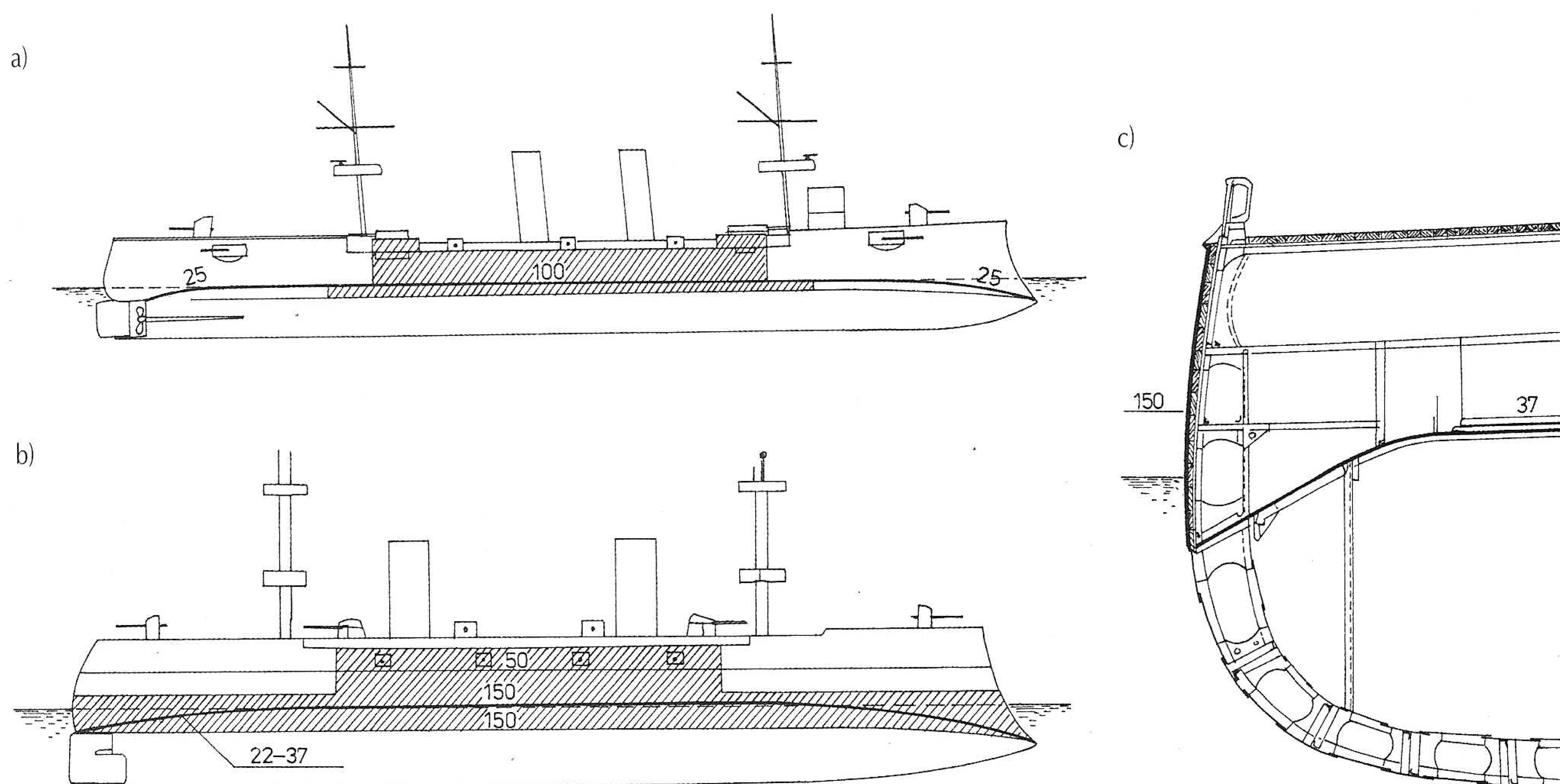
- 1 armata kal. 254 mm w wieży na dziobie;
- 2×203 mm w podwójnej wieży w rejonie rufy okrętu;
- 14×152 mm (10 pod pokładem górnym i 4 na pokładzie górnym
- 10×75 mm;
- 6×47 mm;
- 2 karabiny maszynowe;
- 4 nawodne wyrzutnie torped kal. 450 mm.

Prócz tego znaczącą bronią był taran.

Opancerzenie okrętów omawianego typu składało się z główn go pasa burtowego ciągnącego się wzdłuż całej długości okrętu, j

Nazwa okrętu	Położenie stępki	Wodowanie	Oddanie do służby
Vettor Pisani	7.12.1892	14.08.1895	1.04.1898
Carlo Alberto	...01.1893	23.09.1896	1.05.1898

Szkice opancerzenia krążowników: (a) *Marco Polo,* (b) *Vettor Pisani,* (c) przekrój poprzeczny kadłuba krążownika *Vettor Pisani.*



przedstawiono na szkicu. Grubość pancerza burtowego wynosiła 150 mm w rejonie śródokręcia oraz 70-90 mm w rejonach rufowych i dziobowych. Pancerny pokład liczył 38-42 mm grubości, pancerz wież działowych kal. 152 mm - 114 mm, natomiast stanowisko dowodzenia - 120 mm.

Na siłownię składały się aż 24 kotły (typu Belleville dla *Varese*, zaś Niclausse dla dwóch pozostałych okrętów) oraz dwie tłokowe maszyny parowe potrójnego rozprężania o mocy 14 713 KM dla *Giuseppe Garibaldiego*, 13 885 KM dla *Varese*, zaś 13 635 KM dla *Francesco Ferruccio*.

Kotły umieszczone zostały w czterech kotłowniach, natomiast maszynownia między kotłowniami. Uzyskane na próbach prędkości wynosiły odpowiednio 19,7 w., 20 w. i 19,3 w., a maksymalny zapas paliwa to 1200 t węgla.

Załogę stanowiło 25 oficerów oraz 530 podoficerów i marynarzy.

Budowę następnych krążowników pancernych dla Marina Italiana rozpoczęto parę miesięcy przed oddaniem do służby ostatniego okrętu typu *Garibaldi (Giuseppe Garibaldi* został przekazany 1 stycznia 1901, *Varese* – 5 kwietnia 1901, natomiast *Francesco Ferruccio* dopiero 1 września 1905 r.). Oto bowiem – po sześć lat trwającej przerwie – 20 lutego 1905 roku w stoczni Orlando położono stępkę pod kolejną jednostkę omawianej klasy, która otrzymała nazwę *Pisa*.

Krążownik ten był znacznie większy od wszystkich uprzednich, pełna bowiem wyporność wynosiła 10 600 t. Wybiegając o kilkanaście lat w przód należy stwierdzić, że okręty te (oprócz *Pisy* w najbliższym czasie rozpoczęto budowę *Amalfi*, a następnie podobnych okrętów *San Giorgio* i *San Marco)* zarówno wielkością, jak i uzbrojeniem były bardzo zbliżone do włoskich krążowników ciężkich, budowanych dla Marina Italiana w latach dwudziestych i trzydziestych XX wieku, których możliwie dokładny opis techniczny oraz przebieg służby i działań podczas II wojny światowej jest głównym tematem przedstawianej Czytelnikom publikacji.

Krążowniki pancerne typu *Pisa* miały wyporność pełną wynoszącą 10 600 t przy wymiarach 140,5×21,1×7,4 m, a więc wyporność ich aż o około 25% przewyższała odpowiadającą wielkość okrętów typu *Giuseppe Garibaldi*. Pozwalało to na zwiększenie zarówno opancerzenia, jak i uzbrojenia, a także – co jest bardzo istotne w przypadku okrętów wojennych – prędkości.

Krążowniki pancerne typu *Pisa* otrzymały – jako pierwsze tej klasy włoskie okręty wojenne – bardzo silne opancerzenie dochodzące do 200 mm grubości. Szczegółowy obraz zastosowanych pancerzy i ich rozmieszczenie przedstawiony jest na rysunku.

Jak wcześniej wspomniano, krążowniki typu *Pisa* miały silne uzbrojenie. Składało się ono z:

– 4 armat kal. 254 mm w dwóch dwudziałowych wieżach – jedna przed, a druga za nadbudówką;

– 8 armat kal. 190 mm w czterech dwudziałowych wieżach usytuowanych na pokładzie głównym w części środkowej okrętu, symetrycznie po obu burtach;

– 16 armat kal. 76 mm ustawionych głównie na pokładzie nadbudówki;

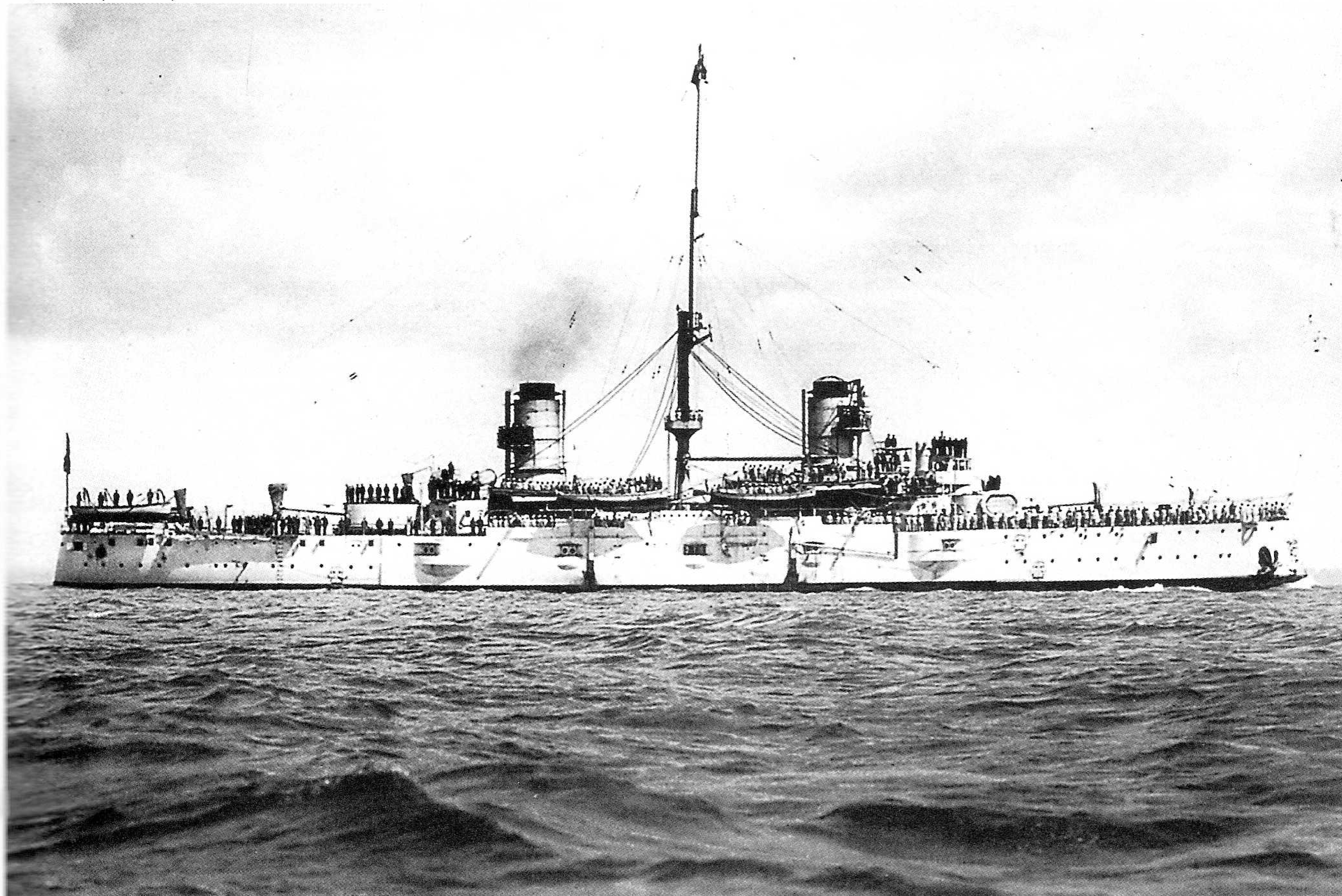
– 2 armat kal. 47 mm;

– 2 karabinów maszynowych;

– 3 wyrzutni torped kal. 450 mm z wylotami pod powierzchnią wody (po jednej z każdej burty w rejonie dziobowej wieży artyleryjskiej i trzecia na rufie okrętu).

Siłownie krążowników pancernych *Pisa* i *Amalfi* składały się z 22 kotłów typu Belleville produkujących parę o ciśnieniu 21 barów i temperaturze przegrzania 214°C. Kotły rozmieszczone były w trzech oddzielnych przedziałach, a przewody spalinowe (dymowe) z każdego z nich odprowadzone były oddzielnie do każdego z trzech kominów. Kotłownie znajdowały się w centralnej części okrętu i zajmowały łącznie z rozdzielającymi je koferdamami 27% długości krążowników.

Krążownik pancerny *Francesco Ferruccio*.



Opancerzenie krążowników pancernych typu *Pisa*.

Za ostatnią kotłownią, w części rufowej okrętu mieściły się dwa równoległe pomieszczenia maszynowni. W każdej z nich zamontowana była czterocylindrowa, trójrozprężna tłokowa maszyna parowa, każda o mocy 10 404 KM dla krążownika *Pisa* i 10 130 KM dla *Amalfi*.

Na próbach uzyskano prędkości odpowiednio – 23,47 w. i 23,59 w.

Maksymalny zapas paliwa to 1560 t węgla i 70 t oleju opałowego. Zasięg okrętu – 2672 Mm przy prędkości 12 w. i 1400 Mm przy 21 w.

Załoga: *Pisa* – 32 oficerów oraz 652 podoficerów i marynarzy, zaś *Amalfi* – 30 oficerów oraz 657 podoficerów i marynarzy.

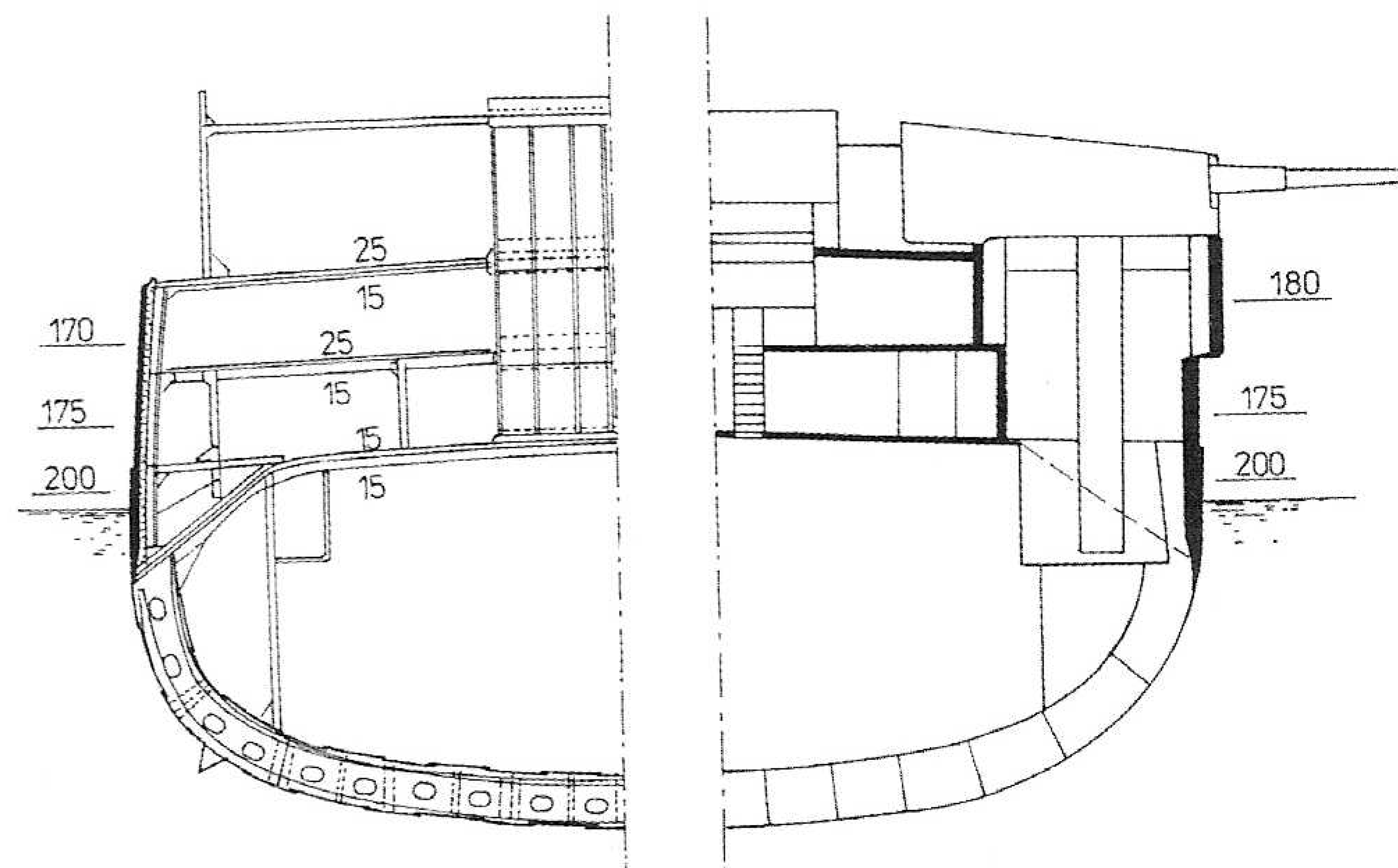
Oba okręty zostały przekazane do służby w tym samym dniu, a mianowicie 1 września 1909 roku.

Ostatnie krążowniki pancerne zbudowane przed przystąpieniem Włoch do I wojny światowej to okręty typu *San Giorgio*. Była to dwuokrętowa seria, budowana na stoczni Castellammare di Stabia. Pod pierwszy z nich – *San Giorgio* – położono stępkę 4 lipca 1905 roku, zaś pod drugi, który otrzymał nazwę *San Marco*, 2 stycznia 1907.

Były to największe krążowniki włoskie do czasu wybuchu I wojny światowej, a ich wyporność pełna wynosiła dla *San Giorgio* – 11 300 t, zaś dla *San Marco* 11 900 t, przy wymiarach 140,9×21×8 m.

Oba okręty miały silne opancerzenie przewyższające – szczególnie w przypadku pasa burtowego w obrębie maszynowni – opancerzenie krążowników typu *Pisa*, co można porównać na przedstawionych szkicach.

Uzbrojenie krążowników typu *San Giorgio* było niemal identyczne jak okrętów typu *Pisa* zarówno pod względem kalibrów, jak i rozstawienia, jedynie zwiększona została liczba armat kal. 76 mm z 16 do 18. Okręty te posiadały jeszcze taran.



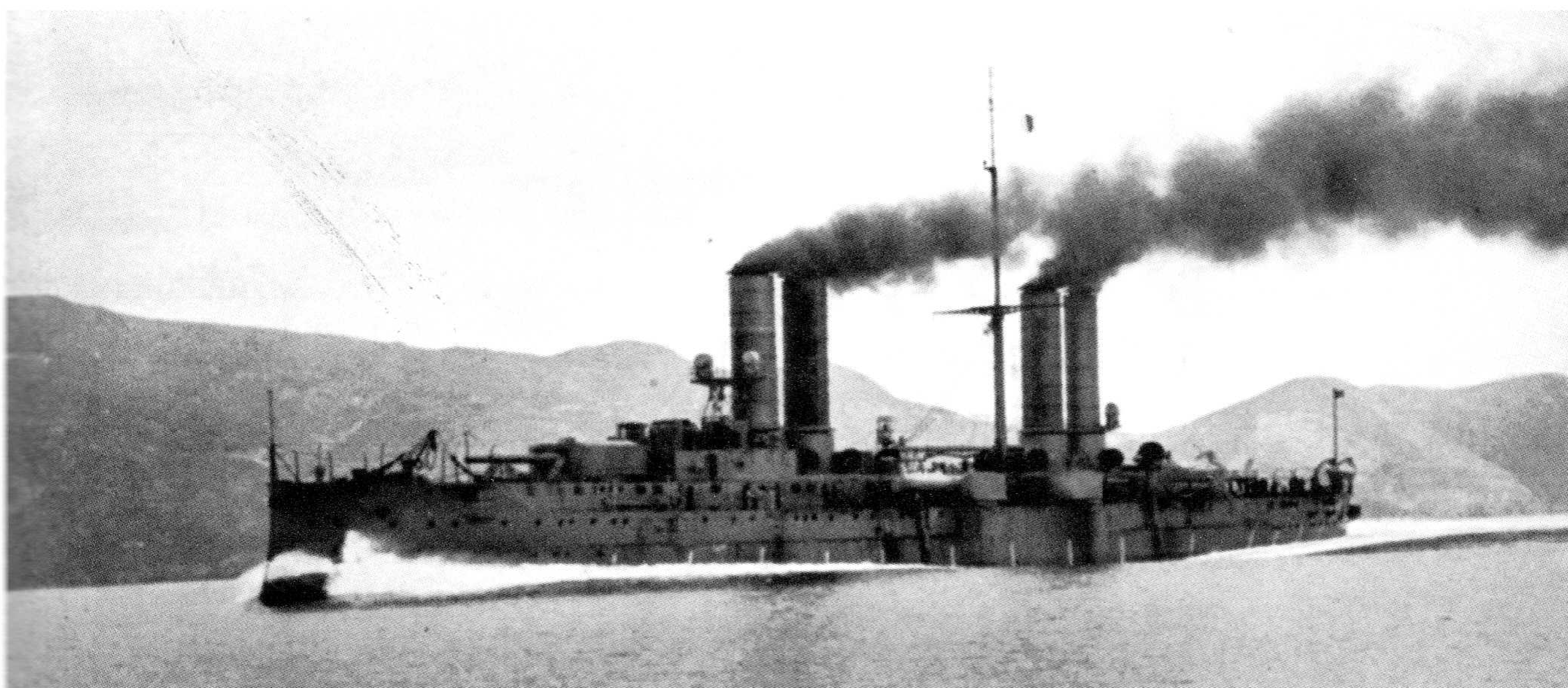
Plan opancerzenia krążowników pancernych typu *Pisa* ukazany na przekr jach poprzecznych kadłuba.

Drugi z serii omawianych okrętów – *San Marco* – miał jednak całkowicie inne główne maszyny napędowe, a mianowicie turbi parowe, konkretnie systemu Parsonsa.

Krążownik *San Marco* był pierwszą jednostką Marina Italiana, której zainstalowano turbiny parowe[17] i z tego powodu warto poświ cić więcej miejsca opisowi jego siłowni w niniejszej publikacji.

Na krążowniku pancernym *San Marco* zainstalowano w cztere oddzielnych pomieszczeniach 14 kotłów produkujących parę o ciśni niu 17,5 bara i temperatury przegrzania 207,2°C. Dwie kotłownie (2 4 kotły) umieszczone zostały w części rufowej okrętu, dwie pozost (2×4 kotły) przed przedziałem maszynowym.

Z każdego przedziału kotłowego przewody spalinowe odpro dzane były do oddzielnego komina.



Krążownik pancerny *San Georgio*. niebawem po ukończeniu, jeszcze bez masztu dziobowego.

Między kotłowniami znajdowały się dwa przedziały maszynowe, a w każdym z nich zespół turbinowy systemu Parsonsa, który składał się z następujących elementów:

- kadłub turbiny wysokiego ciśnienia sprzęgnięty z kadłubem turbiny biegu wstecz wysokiego ciśnienia;
- kadłub turbiny średniego ciśnienia sprzęgnięty z kadłubem turbiny niskiego ciśnienia, w którym umieszczono również stopnie turbiny biegu wstecz niskiego ciśnienia.

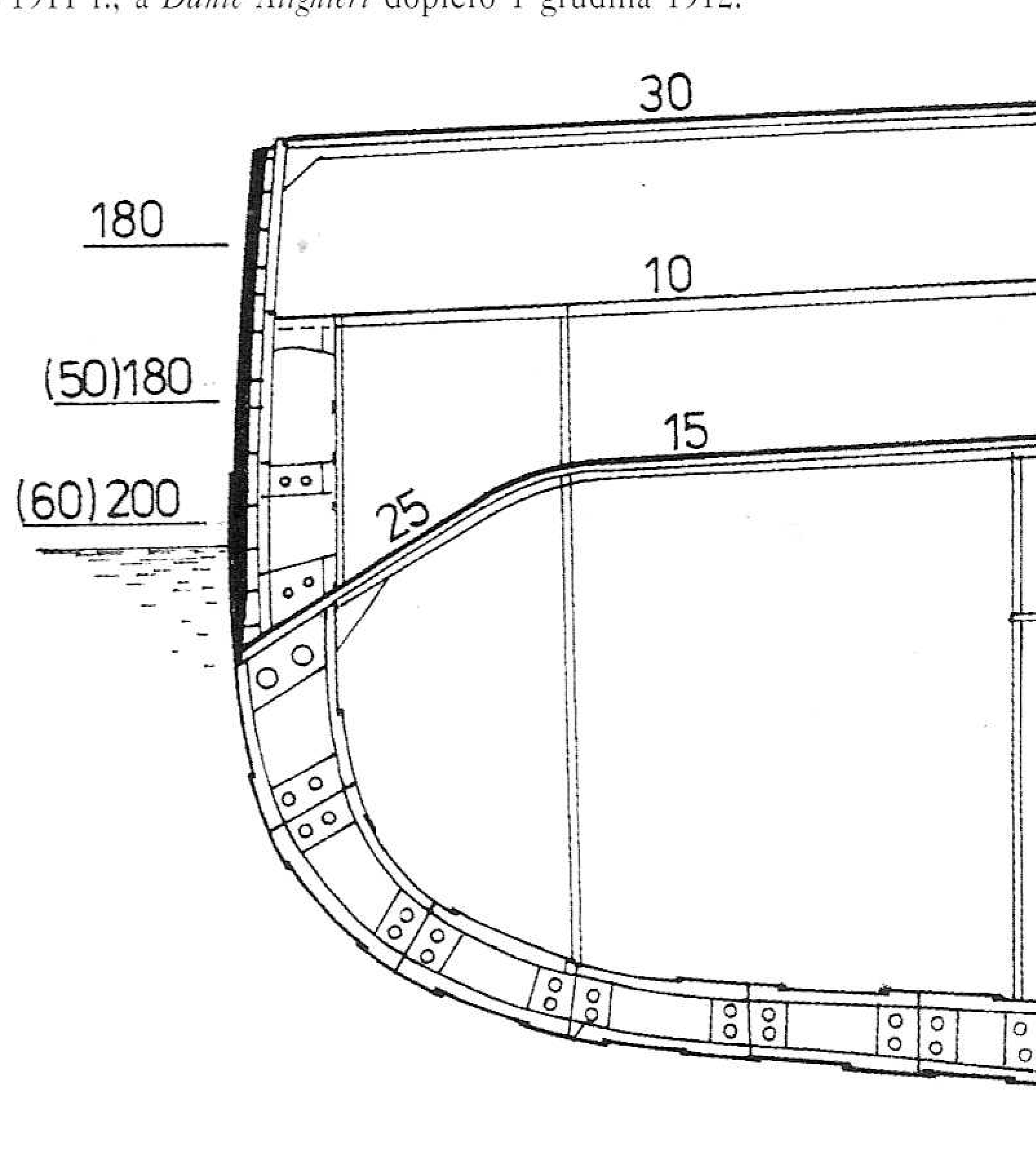
Pierwszy z wyżej wymienionych podzespołów napędzał poprzez wał śrubę zewnętrzną, drugi – śrubę wewnętrzną. Druga maszynownia stanowiła lustrzane odbicie. Prędkość obrotowa śrub wynosiła 128 min^{-1}.

W każdej maszynowni znajdował się skraplacz i pompy instalacji turbinowych. Zespoły prądotwórcze umieszczone zostały w przedziale między maszynownią a dziobowymi kotłowniami.

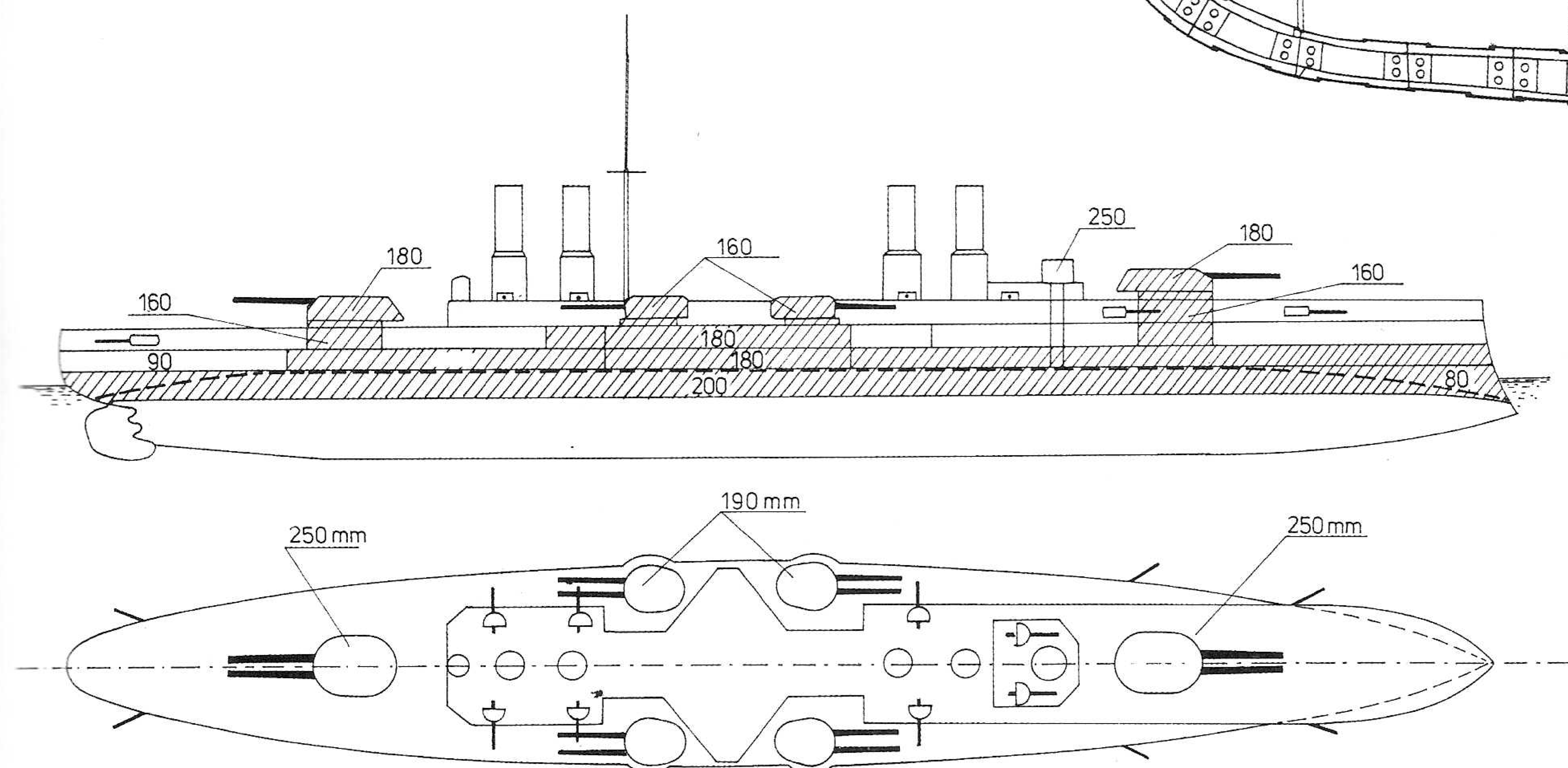
Moc zespołów turbinowych wynosiła 23 000 KM, co pozwalało na próbach na uzyskanie prędkości 23,7 w.

Zapas maksymalny paliwa to 1400 t węgla i 68 t oleju opałowego. Zasięg *San Marco* – 3100 Mm przy prędkości ekonomicznej 12 w., natomiast 1030 Mm przy prędkości 21 w. Załoga liczyła 30 oficerów oraz 673 podoficerów i marynarzy.

[17] Wg Giorgerini, op. cit., s. 340-341. Pierwszym włoskim okrętem liniowym wyposażonym w turbiny parowe był *Dante Alighieri*, jednakże *San Marco* został wcielony do służby 7 lutego 1911 r., a *Dante Alighieri* dopiero 1 grudnia 1912.



Opancerzenie krążownika pancernego typu *San Giorgio*.



Krążownik pancerny *San Marco* na próbach morskich 18 sierpnia 1910 r.

Siłownia krążownika pancernego *San Marco*. 1 – kocioł, 2 – kocioł zdwojony, 3 – turbina wysokiego ciśnienia, 4 – turbina średniego ciśnienia, 5 – turbina niskiego ciśnienia + turbina biegu wstecz wysokiego ciśnienia, 6 – turbina biegu wstecz wysokiego ciśnienia, 7 – skraplacz, 8 – wyrzutnia torped.

MARINA ITALIANA PRZED WIELKĄ WOJNĄ

Już niemal od momentu zjednoczenia włoska marynarka wojenna brała udział w działaniach wojennych, czego dowodem jest choćby opisana uprzednio bitwa pod Lissą. Po dosyć szybkim i znaczącym rozwoju Marina Italiana poczuła się bardzo pewnie i jej okręty zaczęły czynnie uczestniczyć w rozmaitych konfliktach zbrojnych, początkowo w rejonie Morza Śródziemnego, które – nawiązując do odległych znacznie czasów Imperium Romanum – zaczęto uważać za Mare Nostrum, co w podtekście miało oznaczać dążenie do zapanowania na całym jej obszarze.

Działalność okrętów floty włoskiej nie ograniczała się wyłącznie do Morza Śródziemnego. Idąc śladem Wielkiej Brytanii, Francji i Niemiec również Włochy przystąpiły do zdobywania kolonii, wybierając tereny w środkowowschodniej Afryce. W latach 1882-1883 zorganizowana została wyprawa do Erytrei nad Morzem Czerwonym, w której znaczącą rolę odegrała flota.

Podobnie, gdy Włochy zdecydowały się w roku 1896 na podbój Abisynii, zakończony zresztą ich klęską pod Aduą, niemałe znaczenie przypadło okrętom Marina Italiana.

Czas wojny grecko-tureckiej

Kolejną okazją do zademonstrowania znaczącej obecności Włoch w rejonie Morza Śródziemnego był wybuch w roku 1896 powstania na Krecie przeciwko tureckiej okupacji. Gdy 13 lutego 1897 roku na Krecie wylądował dwutysięczny korpus grecki, spieszący z pomocą dla powstańców, trzy ówczesne mocarstwa – Wielka Brytania, Francja i Rosja, do których dołączyły Włochy, ogłosiły 21 lutego autonomię Krety pod szczególnym protektoratem i wysłały swoje okręty dla ustanowienia blokady wyspy.

Zorganizowany został wówczas zespół włoskich okrętów (*Forza Navale del Levante*) pod dowództwem wiceadm. Napoleone Canevare, a wśród jednostek biorących czynny udział w przeprowadzonych akcjach znalazły się krążowniki pancernopokładowe *Giovanni Bausan, Etna, Stromboli, Etruria* i *Montebello*, krążownik torpedowy *Aretusa*, duża (1155 t) kanonierka *Volturno* oraz kilka innych okrętów.

Wojna grecko-turecka zakończyła się zawieszeniem broni 19 maja 1897, a traktat pokojowy został podpisany 16 grudnia tegoż roku. Kontrolę nad przestrzeganiem warunków pokojowych przejęły mocarstwa europejskie, a ściślej biorąc międzynarodowe siły morskie pod kolegialnym dowództwem admirałów czterech państw – Wielkiej Brytanii, Francji, Rosji oraz Włoch. Ze strony tych ostatnich w skład czteroosobowego dowództwa wchodził adm. Giovanni Bettolo.

W obronie interesów w Chinach

Jak uprzednio wspomniano, działalność Marina Italiana nie ograniczała się do rejonu Morza Śródziemnego, oto bowiem w roku 1900, podczas tzw. powstania Bokserów w Chinach widzimy zarówno na wodach Morza Żółtego, jak też w takich portach jak Szanghaj, Czingwantao, Taku i innych okręty włoskie.

W pierwszej fazie działań znajdowały się tam – wśród okrętów interweniujących państw Europy i Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej – dwa włoskie krążowniki *Elba i Calabria*. Siły interwencyjne liczyły łącznie aż 34 okręty różnych klas i dowodzone były przez wiceadm. Michaela Seymoura z Royal Navy. Jak więc widać, wkład włoski nie był zbyt wielki, jednakże w utworzonym z załóg okrętów korpusie ekspedycyjnym znalazło się 400 Włochów, co stanowiło przeszło 20% stanu.

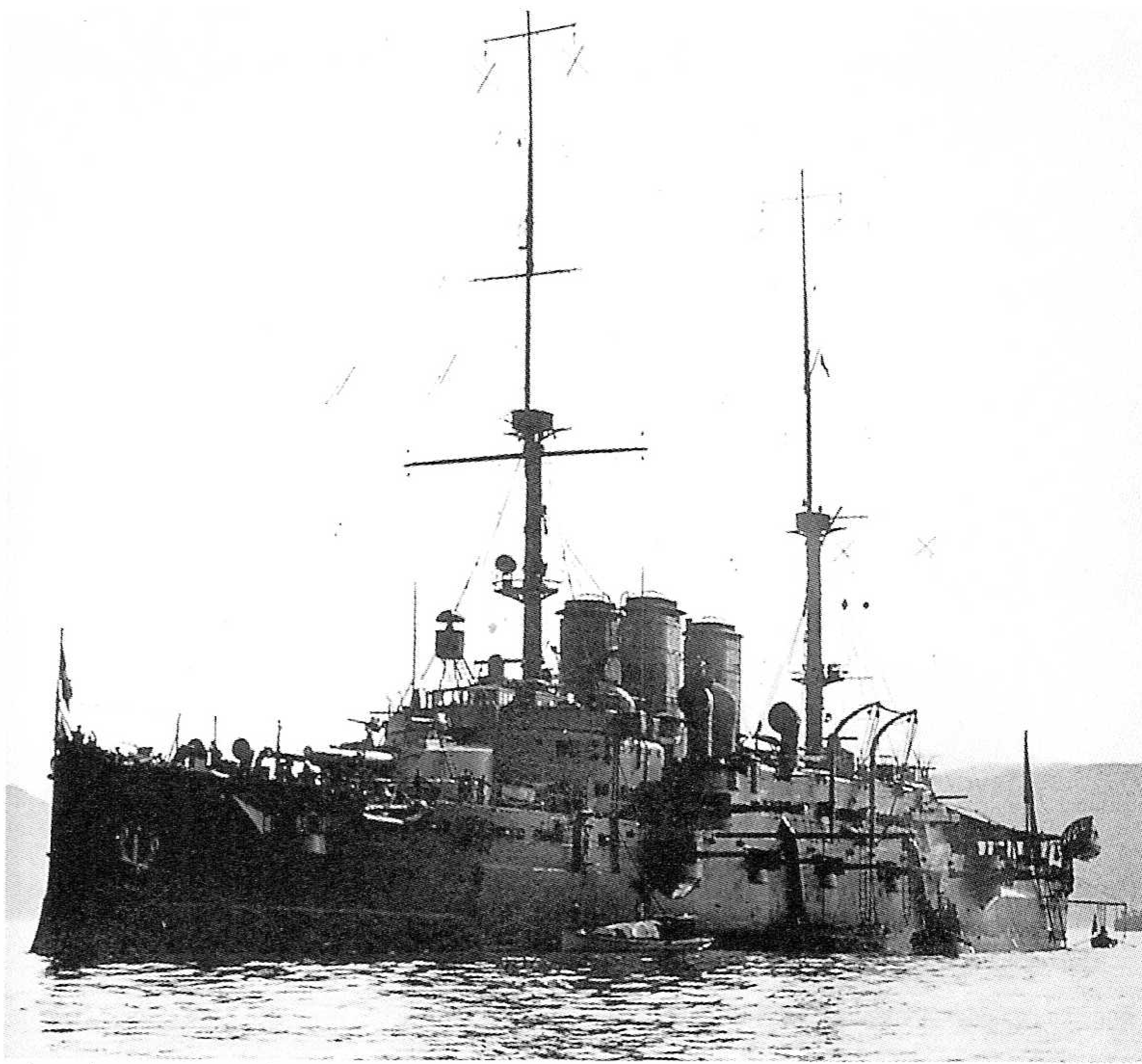
W późniejszym okresie toczonej wojny udział wzięło znacznie więcej włoskich okrętów zorganizowanych – między innymi – w Zespół Dalekiego Wschodu (*Divisione Navale dell' Estremo Oriente*, d-ca kontradm. Francesco Grenet). Były to np. krążowniki *Vettor Pisani, Stromboli, Vesuvio, Piemonte, Fieramosca, Dogali, Elba, Calabria* i *Etruria*.

Działania floty interwencyjnej zakończyły się podpisaniem końcowego protokołu 7 września 1901 roku.

Wojna trypolitańska

Kolejne lata rozpoczynającego się XIX wieku należały do bardzo burzliwych i niespokojnych nie tylko w Europie, ale także w innych częściach świata. Raz po raz wybuchały konflikty zbrojne, wywołane przeważnie rosnącą rywalizacją pomiędzy mocarstwami.

I tak w latach 1904-1905 miała miejsce wojna rosyjsko-japońska ze słynną bitwą pod Cuszimą, w roku 1905 wybuchł zatarg między państwami europejskimi (Francja, Wielka Brytania, Rosja i Włochy z jednej strony, a Niemcy z drugiej), określony jako „pierwszy kryzys marokański". W roku 1908 nastąpiła aneksja przez Austro-Węgry Bośni i Hercegowiny, będącej dotąd pod zwierzchnictwem Turcji oraz Bułgaria ogłosiła niezależne królestwo korzystając z osłabienia Turcji powstaniem tzw. młodoturków.



Okręt liniowy *Benedetto Brin.*

Panującą sytuację wykorzystały Włochy. Gdy w 1911 roku wybuchł tzw. „drugi kryzys marokański", który został spowodowany wysłaniem przez Niemcy do Agadiru zespołu okrętów w czasie powstania i w którym zostały zaangażowane również inne kraje Europy, rząd włoski przystąpił do zdecydowanych działań na innym terytorium Afryki.

W panującym wyścigu mocarstw o kolonie Włosi wysunęli roszczenia wobec Trypolitanii, będącej prowincją Turcji. Zagarnięcie tego arabskiego kraju rozszerzyłoby znacznie skromne włoskie posiadłości zamorskie i jednocześnie stanowiło kolejny krok do opanowania basenu Morza Śródziemnego.

Latem 1911 roku miały miejsce liczne zatargi pomiędzy władzami tureckimi a kolonistami i kupcami włoskimi na terenie Trypolitanii. Stały się one pretekstem wysłania do Turcji ultimatum, którego odrzucenie spowodowało wypowiedzenie przez Włochy wojny Turcji 29 września 1911 roku.

Od początku tej wojny było jasnym, że jej przebieg i wynik był w dużej mierze zależny od działań na morzu. Dotyczyło to zarówno ubezpieczenia transportów obu walczących stron do Trypolitanii (zachodni rejon obecnej Libii), jak i ewentualnej wzajemnej blokady.

Włoska flota wojenna w roku 1911 zajmowała siódme miejsce na świecie, po Wielkiej Brytanii, USA, Niemczech, Francji, Japonii i Rosji. W zakresie ciężkich okrętów liczyła 11 okrętów liniowych, 10 krążowników pancernych i siedem pancernopokładowych. Oprócz tego w skład floty wchodziło 25 kontrtorpedowców, spora liczba torpedowców i kanonierek, a także dziewięć okrętów podwodnych, która to klasa dopiero wchodziła na uzbrojenie.

Zadaniem tej floty było ewentualne zniszczenie zespołów floty tureckiej, szczególnie w rejonach wschodnich Morza Śródziemnego, a także na Morzu Egipskim, ubezpieczenie transportów i desantów wojsk w Trypolitanii oraz blokada wybrzeży Trypolitanii i Cyrenajki (wschodni rejon obecnej Libii).

Strona turecka dysponowała zaledwie trzema okrętami liniowymi, czteroma pancernikami obrony wybrzeża, dwoma krążownikami pancernopokładowymi, 10 kontrtorpedowcami i pewną liczbą mało wartościowych jednostek.

Działania włoskich okrętów rozpoczęły się przed wypowiedzeniem wojny, bowiem już 24 września wyszedł z portu Augusta na Sycylii w kierunku Trypolisu zespół okrętów, złożony z dwóch okrętów liniowych (*Roma* i *Napoli*), czterech krążowników pancernych (*Pisa, Amalfi, Garibaldi* i *Varese*) oraz ośmiu kontrtorpedowców.

Od 25 września okręty tego zespołu krążyły w pobliżu wybrzeży Trypolitanii, a w dwa dni później dołączyły do nich dwa dalsze okręty liniowe (*Benedetto Brin i Ammiraglio di Saint Bon*).

Do pierwszej potyczki włosko-tureckiej doszło pół godziny po ogłoszeniu stanu wojny. Pięć włoskich kontrtorpedowców zaatakowało 29 września o godz. 15.00 dwa tureckie torpedowce koło portu Preweza (obecnie w Grecji nad Morzem Jońskim, niedaleko wyspy Korfu). Jeden z nich zdołał umknąć, drugi natomiast mocno uszkodzony wyrzucił się na brzeg.

Działania w Trypolitanii rozpoczęły się również w dniu wypowiedzenia wojny. Okręty włoskie zniszczyły wszystkie kable podmorskie łączące Trypolitanię z europejską częścią Turcji, a następnie rozpoczęły praktycznie bezkarne ostrzeliwanie zarówno umocnień portowych, jak też i samych portów Trypolitanii i Cyrenajki – Trypolisu, Tobruku, Derny i Benghazi.

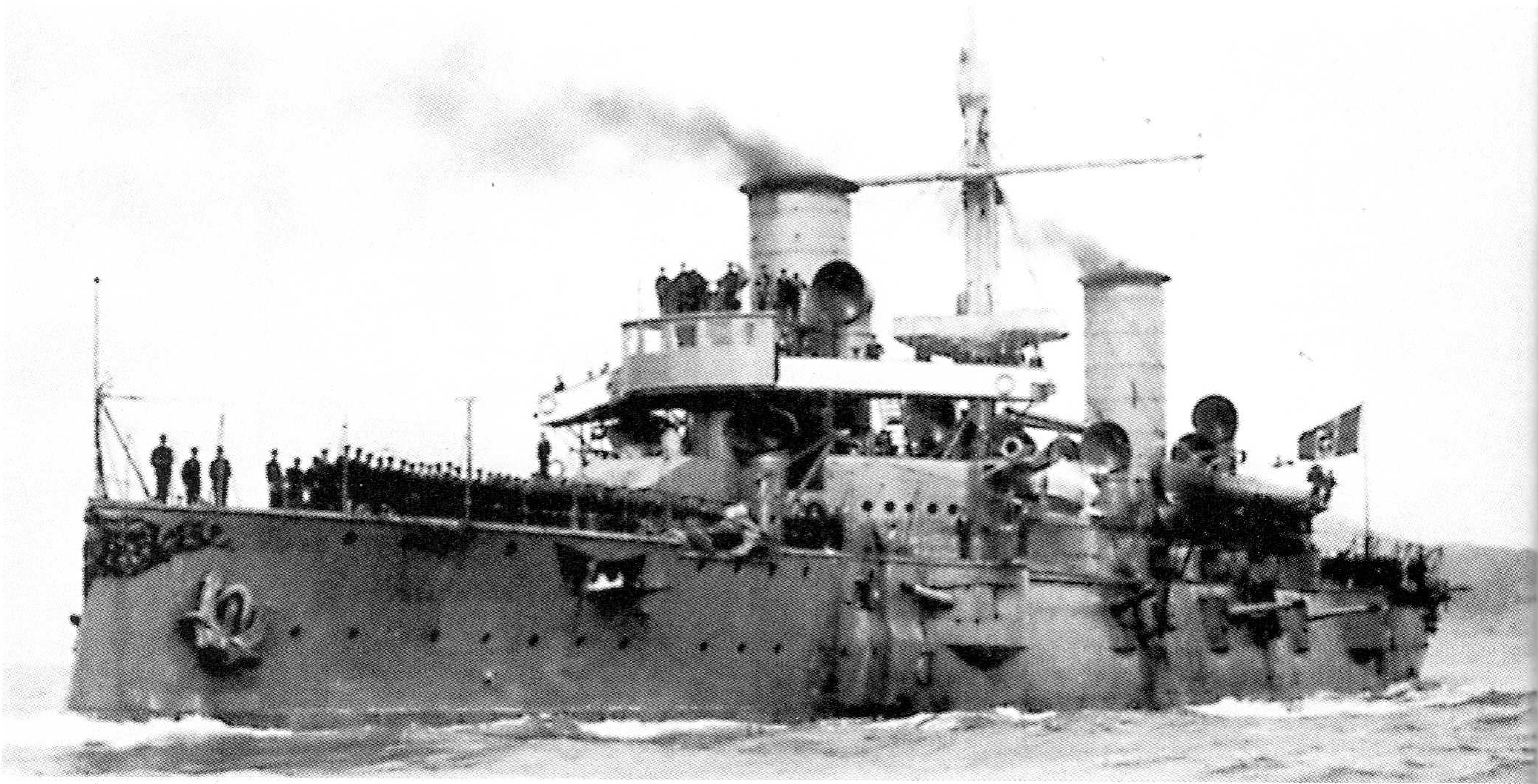
W akcji tej brało udział w pierwszej fazie aż siedem okrętów liniowych (działa kal. 254-305 mm), sześć krążowników (działa kal. 152 mm) oraz szereg mniejszych jednostek.

W pierwszej połowie października do Trypolisu dotarło, pod osłoną ciężkich okrętów, ogółem przeszło 30 statków transportowych, które dostarczyły posiłki, liczące ponad 20 tys. żołnierzy.

Przesądziło to, w połączeniu ze zdecydowanym panowaniem Włochów na morzu, o zwycięskim zakończeniu kampanii trypolitańskiej i 5 listopada 1911 roku król Wiktor Emanuel III ogłosił dekret na mocy którego Trypolitania i Cyrenajka zostały kolonią włoską pod nazwą Libia.

Dekret królewski nie zakończył wojny włosko-tureckiej. Trwała ona nadal w rejonie Morza Czerwonego, gdzie – między innymi – walki prowadziły krążowniki *Puglia i Piemonte* oraz kanonierki *Aretusa i Volturno*.

Wiosną 1912 roku silny zespół okrętów włoskich złożony z siedmiu okrętów liniowych i siedmiu krążowników pancernych rozpoczął działania w rejonie Morza Egejskiego oraz u wejścia do Dardaneli.



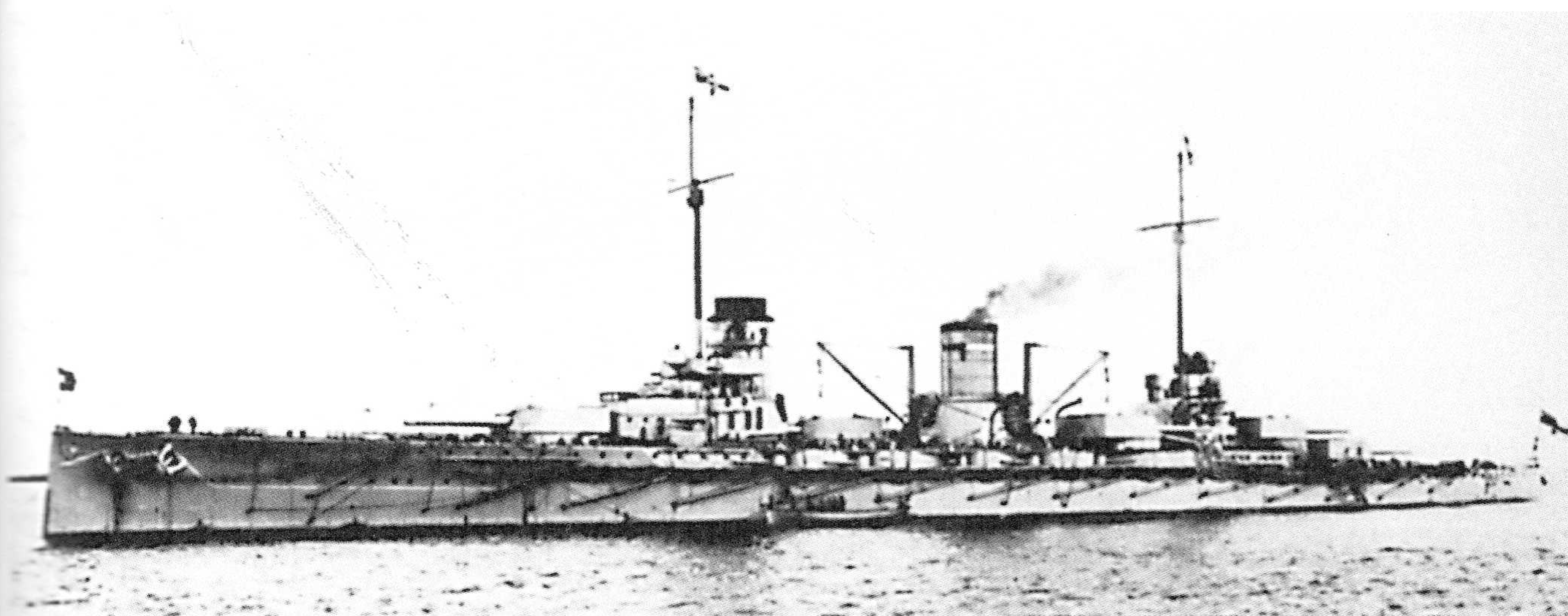
Krążownik pancerny *Varese* 1 października 1900 r.

Walki o dużym natężeniu ze strony okrętów włoskich trwały aż do jesieni 1912 roku. W dniu 8 października wojska Czarnogóry zaatakowały wojska tureckie w północnej Albanii i po zaledwie sześciu dniach odniosły pierwsze zwycięstwo. Zagrożona nową wojną ze strony państw Ligi Bałkańskiej (Bułgaria, Czarnogóra, Grecja i Serbia) Turcja podpisała 18 października 1912 roku traktat pokojowy z Włochami, którym przypadły Trypolitania, Cyrenajka i archipelag wysp Dodekanezu.

Traktat ten zakończył wojnę trypolitańską, jednakże w tym samym dniu trwała już następna wojna, zwana w historii pierwszą wojną bałkańską, bowiem 17 października Bułgaria, Grecja i Serbia wypowiedziały wojnę Turcji.

Pierwsza wojna bałkańska

Co prawda Włochy nie były w czasie dwóch wojen bałkańskich stroną w działaniach wojennych, jednakże – dysponując najsilniejszą flotą w basenie Morza Śródziemnego (Francja miała siły morskie rozłożone na flotę atlantycką oraz śródziemnomorską z bazą w Tulonie, natomiast całość floty włoskiej bazowała w portach śródziemnomor-



Niemiecki krążownik liniowy *Goeben* wkrótce po ukończeniu w 1911 r.

skich) – pretendowały razem z innymi państwami europejskimi do roli żandarma tego rejonu.

Początkowe zwycięstwa państw Ligi Bałkańskiej zarówno na lądzie, jak i na morzu wzbudziły niepokój mocarstw europejskich, ponieważ nie leżała w ich interesie zmiana układu sił w tym niespokojnym regionie. Zapomniawszy szybko o niedawnych urazach i sporach porozumiały się między sobą i na przełomie października i listopada 1912 roku poczęto wysyłać w rejon Morza Egejskiego silne zespoły okrętów wojennych. Między innymi z Tulonu wyszły 31 października trzy francuskie krążowniki pancerne (*Léon Gambetta*, *Jules Ferry* i *Victor Hugo)*, z Poli 3 listopada wyruszyły trzy okręty liniowe, dwa krążowniki i trzy kontrtorpedowce floty austro-węgierskiej, Wielka Brytania znacznie wzmocniła zespół okrętów stacjonujących na Malcie, a Włochy odkomenderowały cztery okręty liniowe *Benedetto Brin*, *Regina Margherita*, *Ammiraglio di Saint Bon* i *Emanuele Filiberto*.

W Niemczech został powołany specjalny Dywizjon Morza Śródziemnego (*Die Mittelmeer-Division*), do którego wcielono krążownik liniowy *Goeben*, krążownik lekki *Breslau* oraz dwa stare krążowniki szkolne *Vineta* i *Hertha* pod dowództwem kontradm. Souchona. W tym miejscu należy wspomnieć, że dywizjon ten odegrał znaczącą rolę w działaniach morskich podczas I wojny światowej zarówno na Morzu Śródziemnym, jak i Czarnym.

Przegrywająca Turcja zwróciła się do mocarstw europejskich o pomoc w ochronie Konstantynopola zarówno przed zwyciężającą armią bułgarską, jak też przed zdemoralizowanymi oddziałami tureckimi. W konsekwencji tej prośby już od 4 listopada zaczęły wchodzić do Saloniki okręty państw europejskich, a 14 listopada pojawił się tam *Ammiraglio di Saint Bon*.

Trzy pozostałe okręty włoskie wraz z jednostkami państw interweniujących weszły do Stambułu i 18 listopada został w tym porcie wysadzony na ląd oddział desantowy, złożony z marynarzy poszczególnych okrętów. W oddziale tym, liczącym ogółem 2634 żołnierzy, znajdowało się 376 Włochów.

Pierwsza wojna bałkańska, w czasie której Turcja poniosła zdecydowaną klęskę, została zakończona zawieszeniem broni 15 kwietnia 1913 roku, a 30 maja podpisano w Londynie traktat pokojowy.

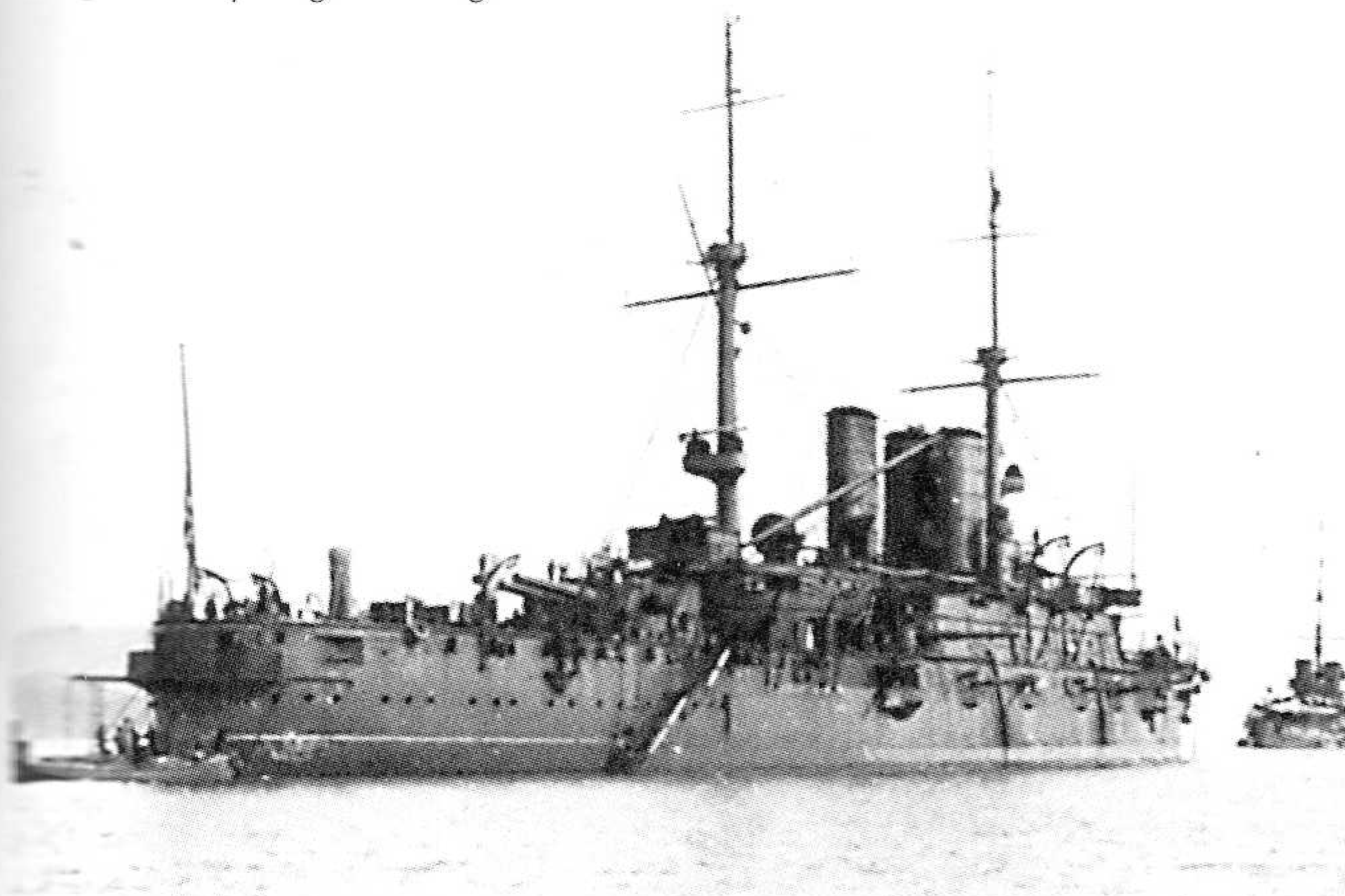
Wraz z zawieszeniem broni nie nastąpił jednakże pokój na Bałkanach. Oto bowiem król Czarnogóry Mikołaj w nocy z 22 na 23 kwietnia 1913 roku zajął miasto Skutari, które miało zostać stolicą nowo powstałej Albanii.

Aby wymusić ustępstwa ze strony Czarnogóry powołano międzynarodowe siły morskie pod dowództwem brytyjskiego wiceadm. Cecila B. Burneya składające się z okrętów Wielkiej Brytanii, Francji, Rosji, Włoch (okręt liniowy *Ammiraglio di Saint Bon*, krążowniki pancerne *Francesco Ferruccio*, *Giuseppe Garibaldi* i *Varese* oraz cztery torpedowce), Austro-Węgier, Niemiec i Grecji, łącznie 26 jednostek. I w tym przypadku na brzegu wylądował oddział desantowy, w którym znalazło się 200 włoskich marynarzy.

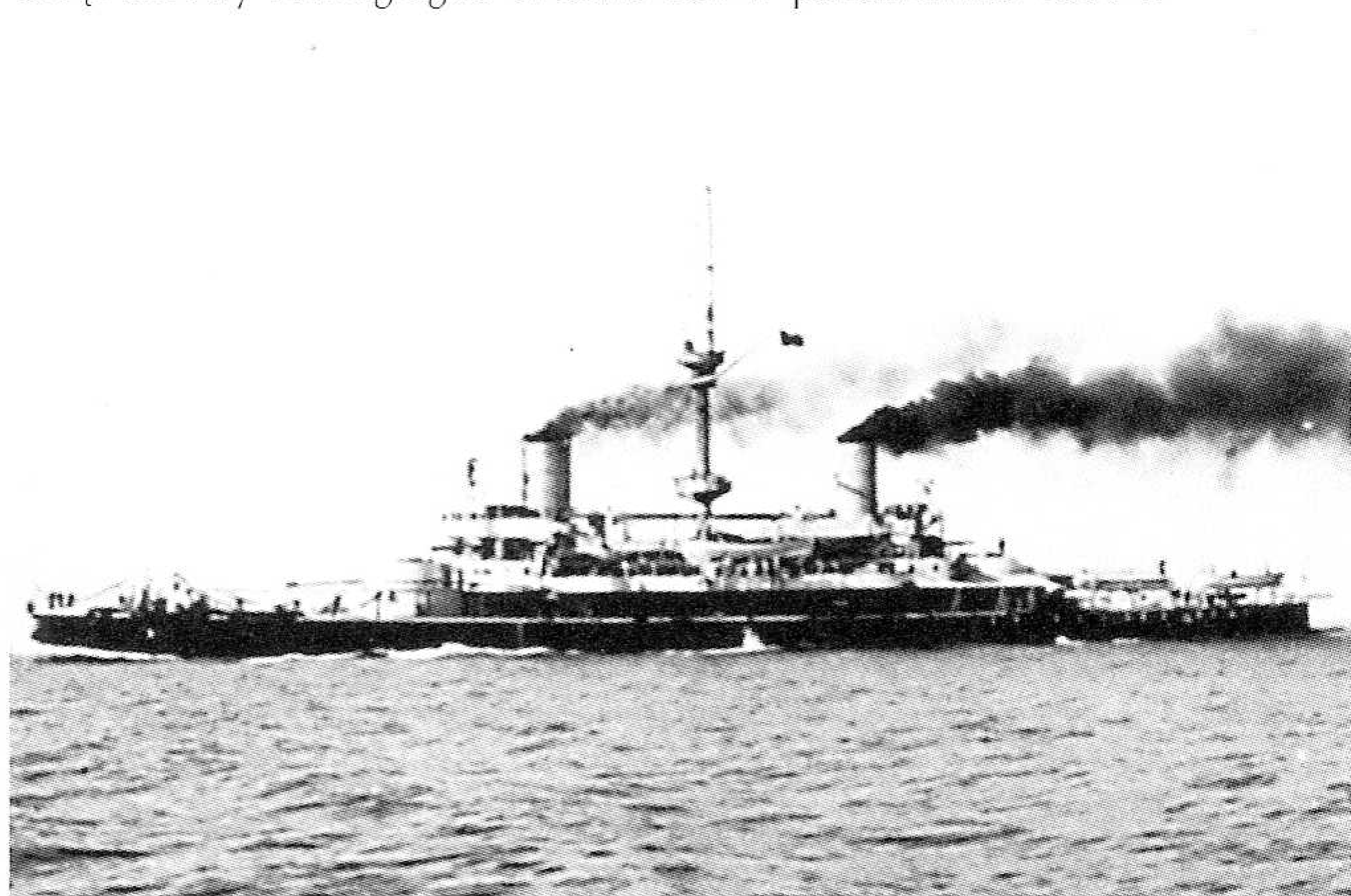
Mimo zawarcia pokoju w Londynie Bułgaria rozpoczęła 29 czerwca 1913 roku tzw. drugą wojnę bałkańską, która zakończyła się po paru tygodniach podpisaniem pokoju w Bukareszcie 10 sierpnia 1913 roku.

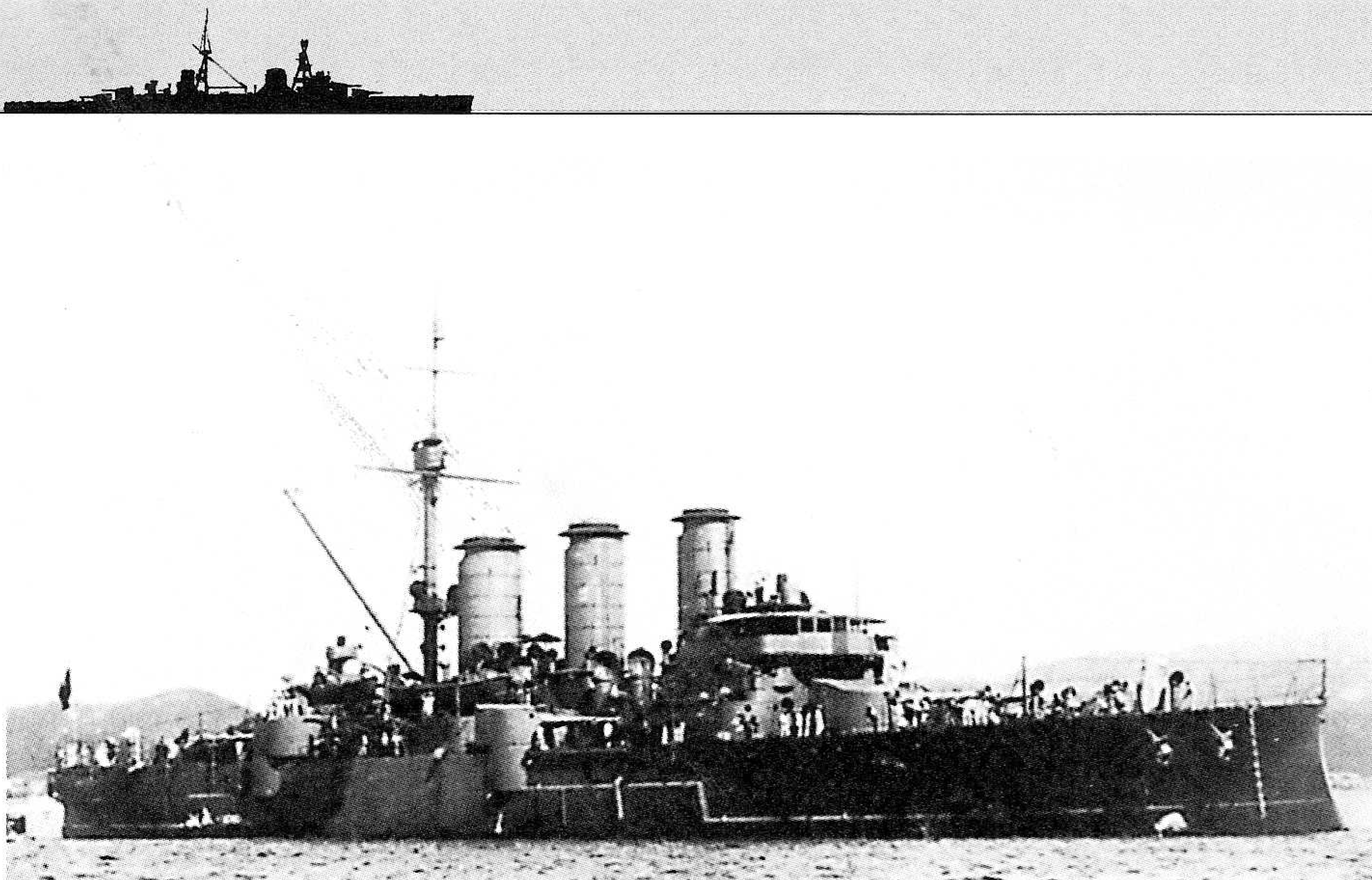
Niestety pokój ten miał trwać niecały rok.

Okręt liniowy *Regina Margherita* ok. 1908 r.



Okręt liniowy *Ammigraglio di Saint Bon* w październiku 1900 r.





Krążownik pancerny *Amalfi* 30 sierpnia 1909 r.

MARINA ITALIANA W CZASIE WIELKIEJ WOJNY

Mimo że w pierwszych dekadach XX wieku Włochy uczestniczyły w tzw. Trójprzymierzu (Niemcy, Austro-Węgry oraz Włochy) z chwilą wybuchu I wojny światowej zachowały początkowo ostrożną neutralność. Ani działania niemieckiego Dywizjonu Morza Śródziemnego, którego okręty otrzymały zezwolenie władz włoskich na zaopatrzenie w węgiel w Mesynie, ani atak sił brytyjsko-francuskich na Dardanele nie zdołały zmusić Włoch do opowiedzenia się po którejś z walczących stron.

Dopiero wiosną 1915 roku, gdy rozmowy z Austro-Węgrami na temat odzyskania pewnych spornych regionów nie zostały uwieńczone powodzeniem, Włochy poczęły się skłaniać do zbliżenia z państwami Ententy. Rozpoczęły się rozmowy, a właściwie targi o korzyści terytorialne dla Włoch i 26 kwietnia 1915 roku podpisany został w Londynie stosowny układ, 3 maja Włochy wypowiedziały udział w Trójprzymierzu, 10 maja została zawarta umowa morska z Wielką Brytanią i Francją a 23 maja ogłoszono stan wojenny, na razie tylko z Austro-Węgrami[18].

Jak wcześniej podano, Marina Italiana stanowiła znaczącą siłę w rejonie śródziemnomorskim i jej okręty miały swobodny dostęp do całego tego morza, natomiast flota austro-węgierska, mimo że dość liczna i częściowo nowoczesna, miała praktycznie rejon działań ograniczony do Adriatyku, zamkniętego od południa cieśniną Otranto.

Przebieg działań morskich w wojnie pomiędzy Włochami a Austro-Węgrami miał w pierwszych dniach konfliktu przebieg niekorzystny dla strony włoskiej, bowiem okręty austro-węgierskie już 24 maja ostrzelały szereg włoskich portów i zadały pierwsze straty[19].

W kontrataku wzięły udział głównie włoskie krążowniki, między innymi – *Pisa, Amalfi, San Marco* i *San Giorgio.*

Z pomocą flocie austro-węgierskiej przyszły Niemcy wysyłając na Adriatyk swoje okręty podwodne. Początkowo przybywały one w elementach transportem kolejowym i były montowane w Poli, a w późniejszym okresie wojny płynęły drogą morską wokół Europy[20].

Wkrótce U-booty zaczęły odnosić sukcesy. Ofiarą ich torped padły w czerwcu i lipcu 1915 roku włoski okręt podwodny *Medusa,* torpedowiec *5 PN* oraz krążowniki pancerne *Amalfi,* na którym zginęło 66 członków załogi i *Giuseppe Garibaldi (*53 zabitych).

[18] Włochy wypowiedziały wojnę cesarskim Niemcom dopiero 23 sierpnia 1916 r.

[19] Dla polskiego Czytelnika może być interesujący fakt, że dowódcą kontrtorpedowca *Scharfschütze* był Polak, kmdr ppor. Bogumił Nowotny, którego okręt z powodzeniem zaatakował Porto Corsini w pobliżu Rawenny.

[20] Szczegóły ówczesnych działań U-bootów na Morzu Śródziemnym znajdzie Czytelnik w książce Perepeczko A., U-booty I wojny światowej, Warszawa 2000.

5 sierpnia zatopiony został włosk okręt podwodny *Nereide,* a 27 września w porcie Brindisi wyleciał w powietrze wsku tek akcji austro-węgierskich dywersantó włoski okręt liniowy *Benedetto Brin,* na któ rym zginęło aż 422 oficerów, podoficerów marynarzy wraz z dowódcą eskadry, kont adm. E. Rubinem de Cervinem.

Po stronie austro-węgierskiej strat wyniosły jedynie kilka małych jednostek.

W roku 1916 w dalszym ciągu ni wiodło się flocie włoskiej. W czerwcu *U* zatopił włoski krążownik pomocniczy *Prin cipe Umberto,* na którym zatonęło aż 50 ofi cerów i 1700 przewożonych żołnierzy ora drugi krążownik pomocniczy *Citta di Messi na,* w lipcu na dno poszedł włoski kontrto pedowiec i dwa okręty podwodne.

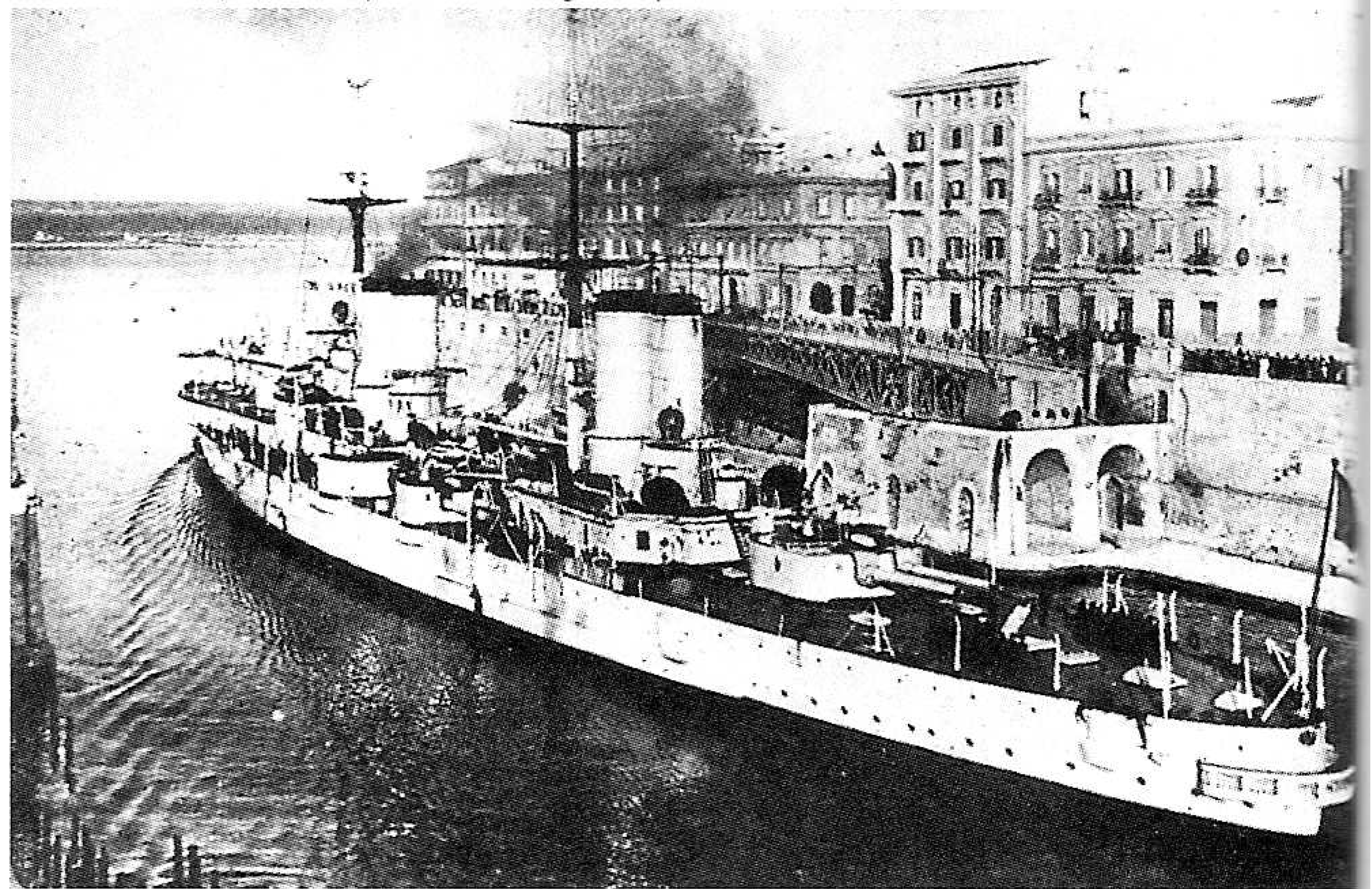
Pewne sukcesy odnosiły włoskie kutry torpedowe typu MA (skrót od *Motobarca armata silurante)* o wyporności zaledwie 12 t, uzbro jone w dwa karabiny maszynowe i dwie wyrzutnie torped, które w śmiałych atakach wdzierały się do portów i torpedowały stojące tam jednostki, jednakże 2 sierpnia 1916 roku nowy włoski okręt liniow *Leonardo da Vinci* (22 000 t) został wysadzony w powietrze przez grup austriackich sabotażystów działających pod dowództwem kmdra R Mayera. Wraz z okrętem zginęło 21 oficerów i 182 podoficerów marynarzy.

W nocy 11 grudnia okręt liniowy *Regina Margherita* zatonął wsku tek trafienia na minę. Z około 900 ludzi załogi zdołano uratować jedy nie 250.

Dosyć niecodzienna akcja miała miejsce pod koniec 1917 roku W celu obrony Wenecji, zagrożonej przez wojska austro-węgierski wzmocnione niemiecką 14. armią, zdemontowano z okrętów liniowyc *Dante Alighieri, Giulio Cesare i Conte di Cavour* kilkanaście armat ka 120-152 mm.

Ostatnim akordem wojny morskiej na Adriatyku był bardzo śmiał i w pełni udany wypad dwóch zaledwie oficerów włoskich na prototypi późniejszych torped kierowanych (znanych też pod nazwą „żywe torpe dy") na bazę floty austro-węgierskiej w Poli, w czasie którego zost zatopiony okręt liniowy *Viribus Unitis* (21 370 t) oraz parowiec *Wien*[21].

Krążownik pancerny *San Giorgio* opuszcza bazę w Tarencie.



[21] Szczegółowy opis tej brawurowej akcji znajdzie Czytelnik w książce Perepeczko A. Komandosi głębin, Gdańsk 2001.

Ćwiczenia w morzu – krążownik ciężki *Zara*, jeszcze z 16 armatami uniwersalnymi kal. 100 mm, i inne krążowniki włoskie.

WŁOSKIE KRĄŻOWNIKI CIĘŻKIE OKRESU MIĘDZYWOJENNEGO

Jak wiadomo, I wojna światowa zakończyła się ostatecznie zdecydowaną klęską militarną państw centralnych, a w szczególności Niemiec i Austro-Węgier. Klęska ta dotyczyła zarówno sił lądowych, jak i morskich. W tej ostatniej dziedzinie zwycięsko wyszła przede wszystkim Wielka Brytania, która zresztą ponosiła największe ciężary wojny na morzu, a w najgorszej sytuacji znalazły się Niemcy, które w chwili wybuchu wojny w 1914 roku posiadały drugą co do wielkości flotę wojenną na świecie.

Wersalski traktat pokojowy, podpisany 28 czerwca 1919 roku dotyczył w dużej mierze znacznego ograniczenia niemieckich sił zbrojnych, a w tym również marynarki wojennej.

Oprócz konieczności zniszczenia wszystkich okrętów wojennych znajdujących się w budowie, Niemcy zostały zmuszone do przekazania zwycięskim mocarstwom całego szeregu posiadanych okrętów wojennych, które zostały rozdzielone między poszczególne państwa i w zasadzie zostały przeznaczone na złom.

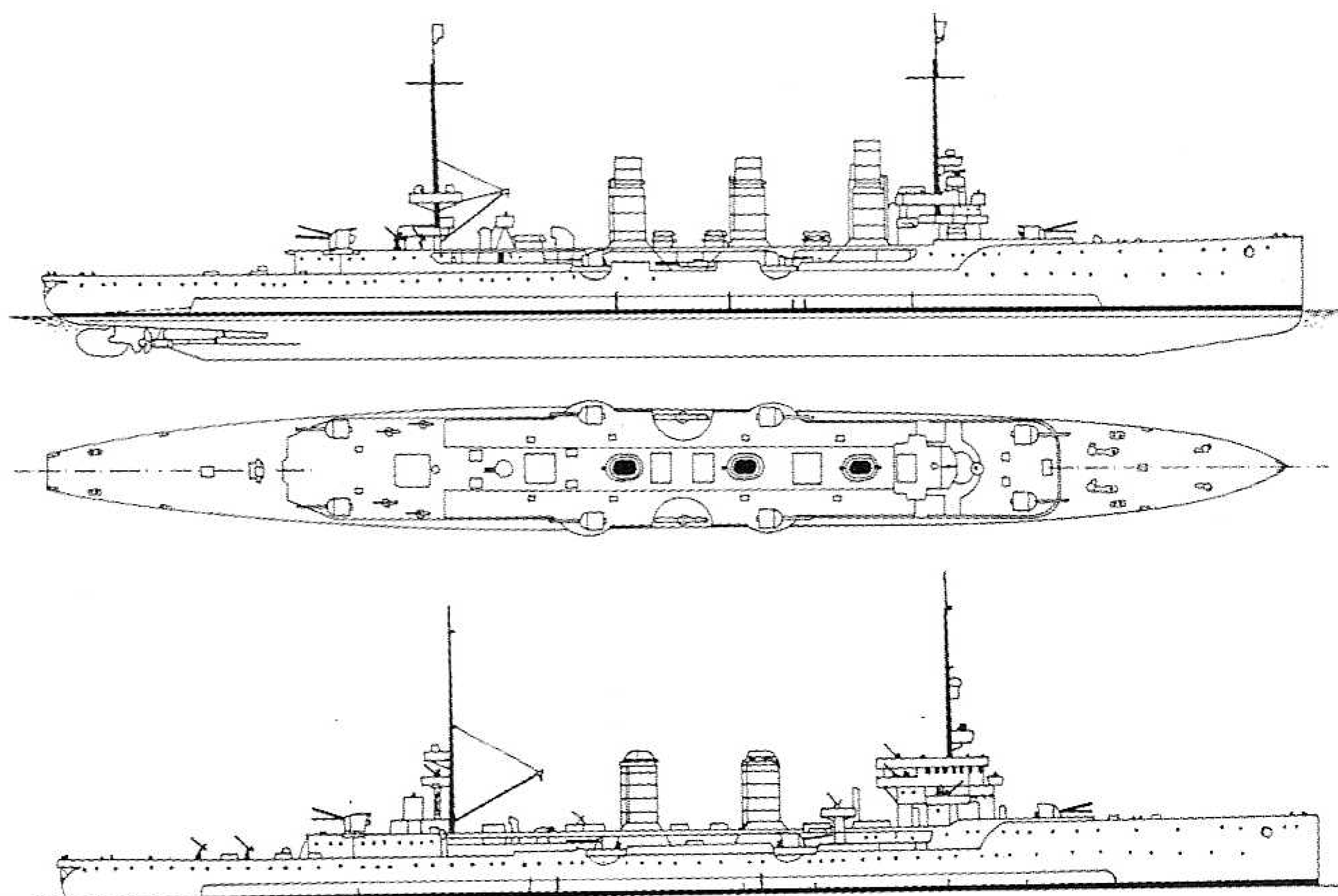
Włochom, które najpóźniej przystąpiły do wojny, przypadło z floty niemieckiej 10 U-bootów z przeznaczeniem złomowania oraz trzy krążowniki lekkie i trzy torpedowce do dalszego użytkowania. Natomiast z floty byłych Austro-Węgier dwa krążowniki lekkie do użytkowania.

Tak więc w zakresie podziału wojennych zdobyczy włoska marynarka wojenna wzbogaciła się o następujące krążowniki:

- *Venezia* (ex-austro-węgierski *Saida*) – rok budowy 1914, wyporność 4417 t, 9×100 mm, 1×75 mm, 2 karabiny maszynowe, 6 wyrzutni torped kal. 450 mm, v = 27 w.;
- *Brindisi* (ex-austro-węgierski *Helgoland*) – dane jak *Venezia;*
- *Taranto* (ex-niemiecki *Strassburg*, r. bud. 1912, wyporność 5933 t, 7×150 mm, 2×88 mm, 4 wyrzutnie torped kal. 500 mm, 120 min, prędkość 27 w.;
- *Ancona* (ex-niemiecki *Graudenz*), r. bud. 1914, wyporność 6382 t, uzbrojenie jak *Taranto*, prędkość 27,5 w.;
- *Bari* (ex-niemiecki *Pillau*, wcześniej budowany dla Rosji jako *Murawiew Amurskij* i zarekwirowany w stoczni), r. bud. 1914, wyporność 5252 t, 8×150 mm, 2×88 mm, 2 wyrzutnie torped kal. 500 mm, 120 min.

Dla polskiego Czytelnika może być ciekawostką fakt, że krążownik *Pillau* został zbudowany na stoczni Schichaua w Gdańsku.

Z wyżej wymienionych okrętów dwa – *Taranto i Bari* – przetrwały w służbie aż do zakończenia II wojny światowej, zostały w czasie jej trwania kilkakrotnie przebudowane i skreślone z listy floty odpowiednio 27 marca oraz 27 lutego 1947 roku, co było czczą formalnością, ponieważ pod koniec wojny stały się wrakami.



Sylwetka krążownika *Pillau* (1917 r.) oraz *Bari* (1942–1943).

Po I wojnie światowej niemal bezpośrednio zapanował wśród zwycięskich mocarstw, głównie europejskich, gwałtowny wyścig zbrojeń, zgodnie z zasadą, że najlepszym gwarantem utrzymania pokoju jest dobrze uzbrojona, liczna i sprawna armia. Wyścig zbrojeń dotyczył też marynarek wojenne tych państw.

Pierwszym po zakończeniu I wojny światowej układem dotyczącym zbrojeń morskich był traktat zawarty w lutym 1922 roku na konferencji waszyngtońskiej. Zwołana przez Stany Zjednoczone Ameryki konferencja miała za zadanie ograniczyć zbrojenia morskich wielkich mocarstw i ustalić odpowiedni stosunek sił między zwycięzcami, to jest między Stanami Zjednoczonymi, Wielką Brytanią, Japonią, Francją i Włochami. Chodziło głównie o zahamowanie wyścigu zbrojeń, jaki zapanował bezpośrednio po zakończeniu I wojny światowej.

W wyniku tej konferencji ustalono, że wzajemny stosunek sił morskich wyżej wymienionych krajów będzie wynosił 5 : 5 : 3 : 1,75 : 1,75. Rzuca się w oczy stosunek sił Wielkiej Brytanii i Francji, który wynosił 5 : 1,75 oraz stosunkowo duży tonaż wojennej floty Japonii. Francja praktycznie została zepchnięta do roli państwa śródziemnomorskiego, posiadającego flotę wojenną równą włoskiej.

Ustalono również, że okręty liniowe nie mogą przekraczać 35 000 t wyporności tzw. standardowej, mierzonej bez zapasów paliwa i wody kotłowej, a kaliber armat 16 cali, czyli 406 mm. Wyporność nowej kategorii okrętów, jakimi były lotniskowce, ograniczono do 27 000 t, a kaliber ich armat do 203 mm, czyli 8 cali. Nawiasem mówiąc w późniejszym czasie okazało się, że na lotniskowcach nie są potrzebne działa tak dużego kalibru.

Maksymalną wyporność standardową krążowników określono na 10 000 t, a kaliber ich armat na 203 mm (8 cali).

Ogólny tonaż pancerników (okrętów liniowych) dla poszczególnych państw wynosił:

- dla Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii po 525 000 t;
- dla Japonii 315 000 t;
- dla Francji i Włoch po 175 000 t;

co w przybliżeniu dawało stosunek 5 : 5 : 3 : 1,67 : 1,67.

Ponieważ konferencja waszyngtońska nie podjęła decyzji co do kategorii mniejszych okrętów, jak krążowniki lekkie, niszczyciele i torpedowce, doprowadziło to do nowego wyścigu, tym razem w kategoriach okrętów lżejszych.

Druga konferencja na ten temat, zwołana w roku 1927 w Genewie, nie doprowadziła do żadnych konkretnych rezultatów, a zresztą nie wzięły w niej udziału ani Francja, ani Włochy.

Konferencja waszyngtońska przewidywała, że pięć mocarstw zniszczy wszystkie okręty, które znajdą się poza ustalonymi globalnymi tonażami przydzielonymi poszczególnym państwom.

Winston Churchill bardzo krytycznie odnosił się do postanowień konferencji waszyngtońskiej. Na kartach jego pamiętnika znajdujemy takie stwierdzenia:

W czasie konferencji waszyngtońskiej Stany Zjednoczone wysunęły daleko idące propozycje redukcji sił morskich, po czym rządy Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych z ogromną werwą zabrały się do zatapiania swoich pancerników i rozpuszczania oddziałów wojskowych. Padały przy tym dość dziwaczne argumenty, że rozbrajanie pokonanych byłoby niemoralne, gdyby zwycięzcy także nie pozbyli się posiadanej przez siebie broni. Niebawem obiektem angielsko-amerykańskiego potępienia stali się Francuzi, którzy pozbawieni granicy na Renie oraz gwarancji traktatowych utrzymywali – choć w ograniczonym zakresie – własną armię opartą na powszechnym obowiązku służby wojskowej.

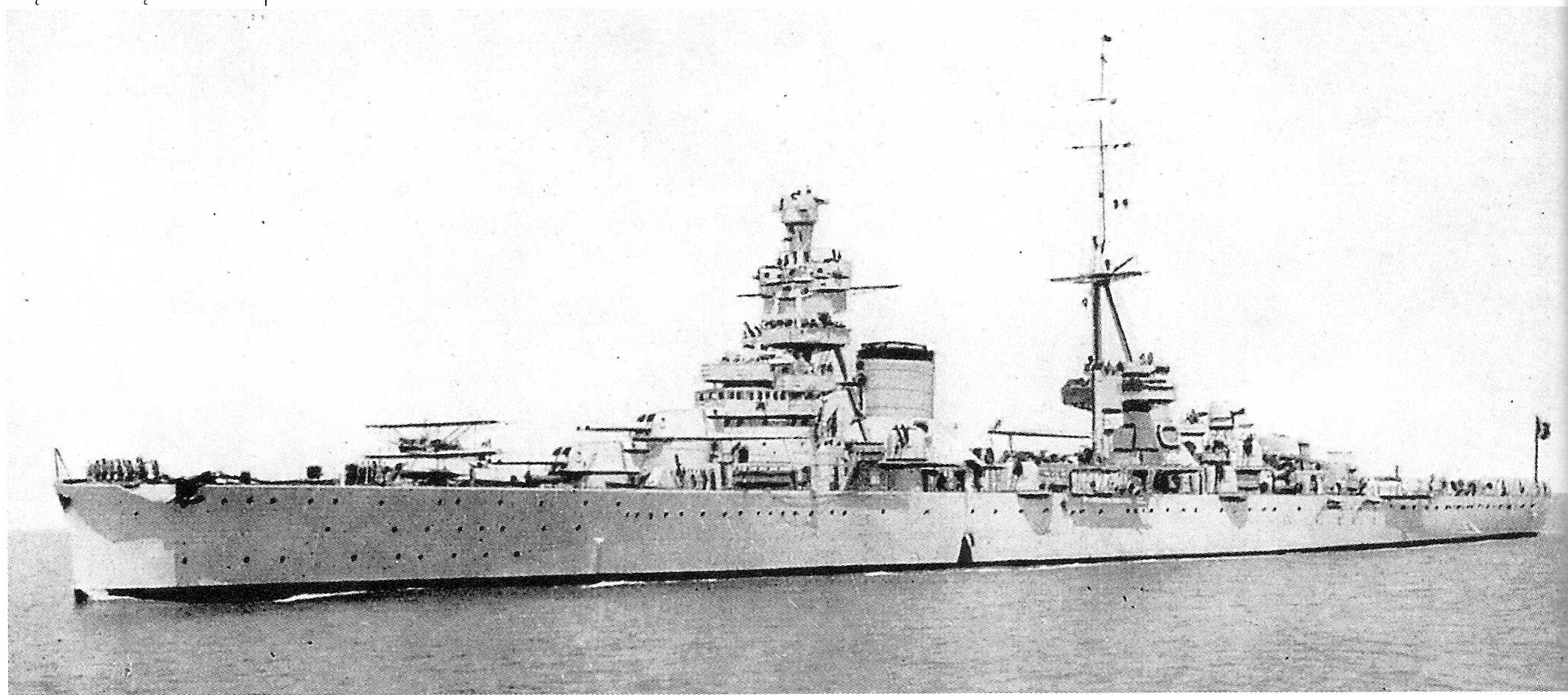
Stany Zjednoczone dały także do zrozumienia Wielkiej Brytanii, że jej przymierze z Japonią, którego warunków Japończycy przestrzegali niezwykle skrupulatnie, będzie stanowić przeszkodę w stosunkach angielsko-amerykańskich, w konsekwencji czego przymierze to zostało zerwane. Wywarło to na Japonii ogromne wrażenie i zostało odebrane jako odrzucenie azjatyckiej potęgi przez świat zachodni. Posunięciem tym zerwano liczne ogniwa, które później mogły okazać się decydujące dla zachowania pokoju. Równocześnie jednak Japończyków pocieszała świadomość, że klęska Niemiec i Rosji wynosi ich na pozycję trzeciej potęgi morskiej świata.

(W. S. Churchill, op. cit.)

Wyścig zbrojeń w kategorii okrętów lżejszych trwał do 1930 roku, w którym zwołana została kolejna konferencja, tym razem w Londynie. Również i w tej konferencji nie brały udziału Francja i Włochy.

Podczas konferencji londyńskiej ustalono granicę wyporności standardowej krążowników lekkich na 10 000 t, czyli podobnie jak ciężkich, jednakże kaliber armat tego rodzaju jednostek ograniczono do 6,1 cala (155 mm). Wyporność niszczycieli ograniczono do 1500 t, z tym że 1/6 okrętów tej klasy mogła mieć wyporność 1850 t. Wyporność okrętów podwodnych określono na maksimum 2000 t (dopuszczono kilka wyjątków).

Krążownik ciężki *Trieste* podczas manewrów morskich w 1932 r.



Bardzo istotne były uchwały dotyczące dalszego unormowania stosunków ilościowych najcięższych okrętów trzech przodujących mocarstw morskich. W wyniku tych uchwał Stany Zjednoczone musiały zlikwidować cztery pancerniki, Wielka Brytania aż pięć, a Japonia – jeden.

Ustalono również, że w zakresie krążowników ciężkich o armatach kal. 203 mm (8 cali):
- *Wielka Brytania może posiadać 15, o tonażu łącznie 146 800 t;*
- Stany Zjednoczone – 18, o łącznym tonażu 180 000 t;
- Japonia – 12, o tonażu 108 400 t.

KRĄŻOWNIKI CIĘŻKIE TYPU *TRENTO*

Jak widać z powyższych zestawień w ramach międzynarodowych konferencji; londyńskiej z 1930 roku jak i genewskiej z 1927 roku, nie sprecyzowano wymagań ilościowych w zakresie krążowników, zarówno ciężkich jak i lekkich, włoskiej marynarki wojennej, która tym samym miała w pewnym sensie wolną rękę. Oczywistym ograniczeniem w tej dziedzinie były możliwości natury materialnej i technicznej.

W okresie bezpośrednio po zakończeniu I wojny światowej, która kosztowała Włochy 635 tys. zabitych, niemal drugie tyle kalek i inwalidów oraz 65 mln lirów w złocie, nastąpiło rozczarowanie społeczeństwa wskutek częściowego tylko zaspokojenia postulatów terytorialnych oraz bardzo znacznego wyczerpania gospodarczego. Doprowadziło to do wzrostu nastrojów rewolucyjnych i w konsekwencji umożliwiło zdobycie władzy przez ruch Benito Mussoliniego, który przyjął nazwę Narodowa Partia Faszystowska. Po tzw. marszu na Rzym król Wiktor Emanuel III powierzył Mussoliniemu 31 października 1922 roku sformowanie nowego rządu, co rozpoczęło we Włoszech okres faszyzmu i w rezultacie rządy dyktatorskie.

Jednym z dążeń faszystowskiej dyktatury we Włoszech stało się wzmocnienie gospodarcze i militarne kraju. Wpłynęło to – między innymi – na utworzenie obdarzonego dużymi uprawnieniami „Komitetu projektowania marynarki wojennej" (*Comitate per i Progetti della Navi*), na którego czele stanął wiceadm. inż. (*tenente generale*) Filippo Bonfiglietti.

Równocześnie z planami budowy mniejszych jednostek wojennych, takich jak torpedowce, niszczyciele, czy okręty podwodne różnych klas i wyporności, przystąpiono do projektowania dwóch krążowników odpowiadających swymi parametrami ustaleniom konferencji waszyngtońskiej. Początkowo tej klasy okręty określono we Włoszech jako krążowniki „lekkie" kategorii „A" (sic! – *incrociatore leggeri categoria* „A"), później nazwano je krążownikami ciężkimi (*pesanti*).

Założenia i prace projektowe pod kierownictwem wyżej wymienionego szefa komitetu zostały wykonane w szybkim tempie i już 7 lutego 1924 zapadła decyzja budowy tych okrętów, dla których ustalono nazwy – *Trento i Trieste.*

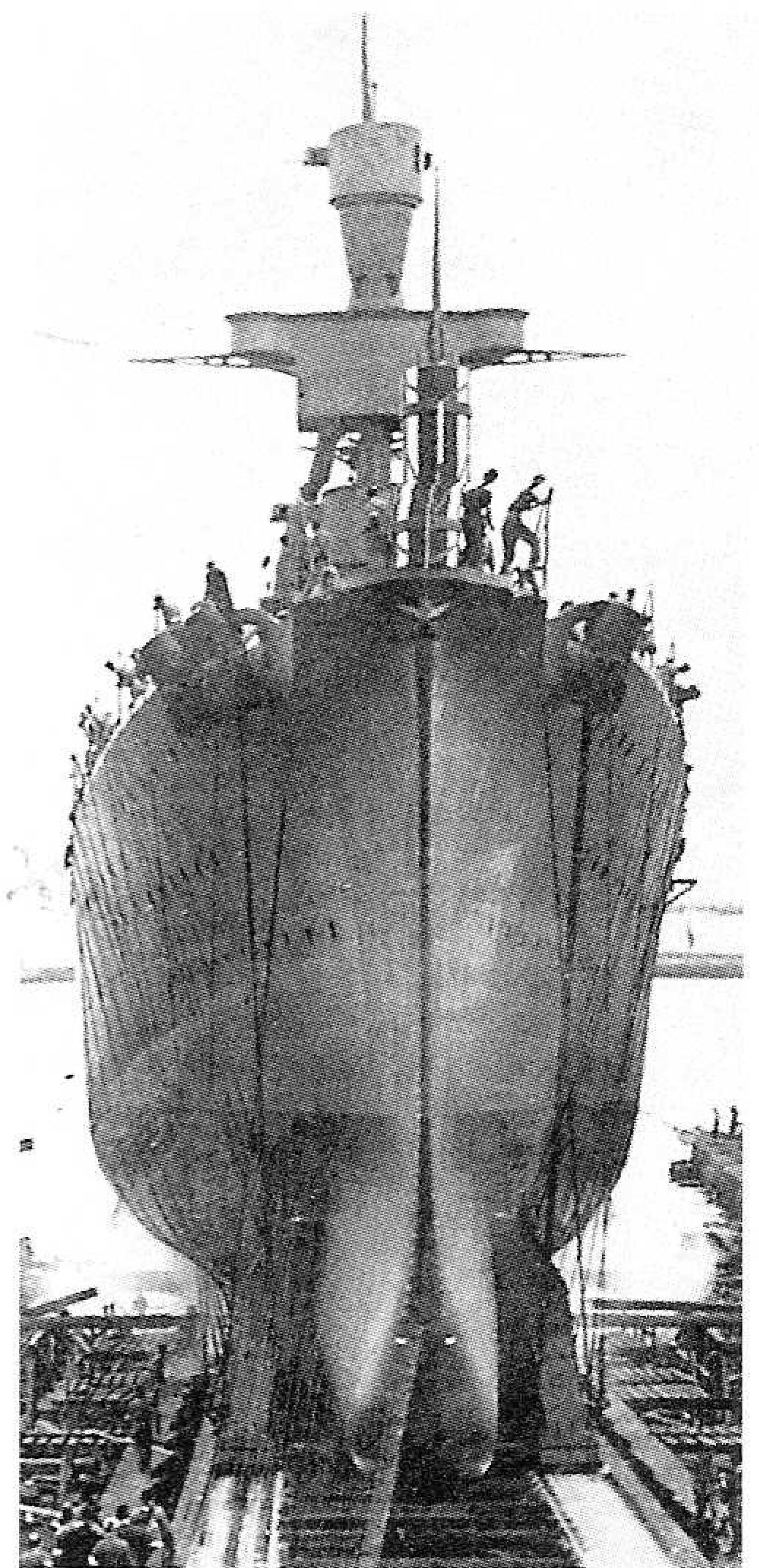
Wykonanie krążowników ciężkich typu „waszyngtońskiego" zlecono dwóm stoczniom. *Trento* miał zostać zbudowany w stoczni Orlando w Livorno, natomiast *Trieste* w stoczni Stabilimento Tecnico Triestine San Marco w Trieście.

Zlecenia na budowę zostały wystawione: dla *Trieste* 11 kwietnia 1924 roku, a dla *Trento* w tydzień później, 18 kwietnia.

Zgodnie z ustaleniami konferencji waszyngtońskiej okręty omawianej klasy powinny posiadać wyporność standardową w granicach 10 000 t.

W przypadku opisywanych okrętów wyporności wynosiły:
- wyporność standardowa – *Trento* 10 511 t;, *Trieste* 10 505 t;
- wyporność normalna – *Trento* – 13 114 t, *Trieste* – 13 109 t;
- wyporność pełna – *Trento* 13 548 t,*Trieste* 13 540 t;

wymiary zaś:
- długość całkowita – 196,96 m;
- długość na wodnicy zanurzenia – 195,3 m;
- szerokość – 20,6 m;
- zanurzenie: dla wyporności normalnej – 6,57 mm dla wyporności pełnej: 6,8 m (6,7 m *dla Trieste*).



4 października 1927 r. wodowanie krążownika ciężkiego *Trento* w stoczni Odero w Livorno.

BUDOWA KADŁUBA

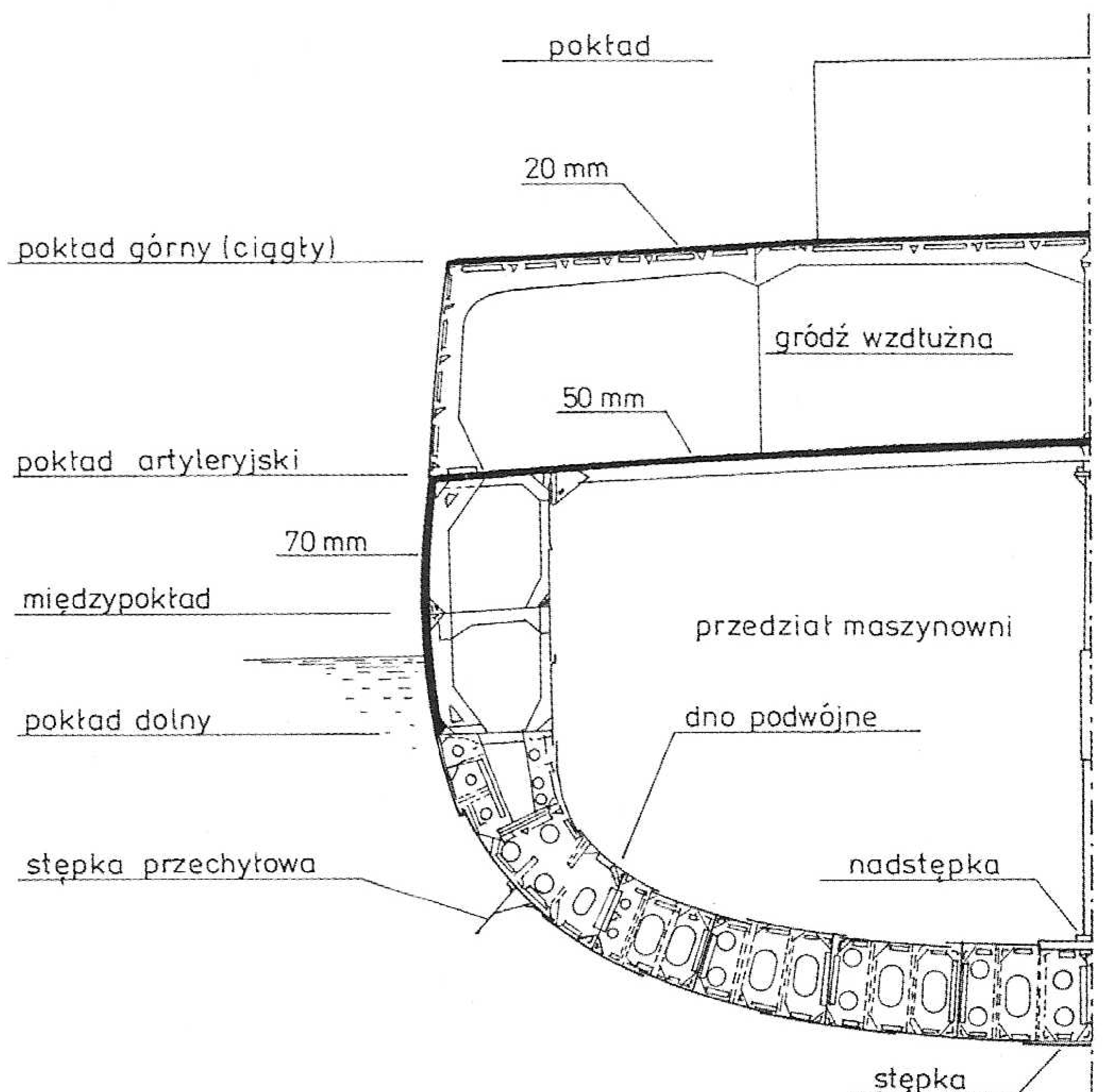
Kadłuby obu okrętów zostały wykonane z niskowęglowej stali martenowskiej. Wiązania zładu wzdłużnego zapewniały równoczesną dobrą wytrzymałość jak i odpowiednią elastyczność na całej długości kadłuba zawartego od stępki aż do pokładu głównego, znajdującego się na wysokości 4,75 m ponad wodnicą konstrukcyjną.

Dno podwójne ciągnęło się na długości 127,8 m i miało wysokość 1,35 m ponad stępkę. Nad konstrukcją wzdłużnika stępkowego przebiegała nadstępka, jak przedstawiono na rysunku. Posiadała ona grubość 14 mm, natomiast w rejonie dziobu 11 mm. Blachy dna podwójnego miały grubość 12 mm w rejonach centralnych, a 8 mm w rejonach skrajnych.

Należy zauważyć, że dno podwójne przebiegało wzdłuż płyt poszycia dna, a następnie wzdłuż zaoblenia i burty aż do pokładu artyleryjskiego (pancernego).

Pokład główny (górny) okrętu był pokładem ciągłym od dziobu aż do rufy. Grubość jego płyt wynosiła 20 mm w rejonie centralnym okrętu, w obrębie przedziałów kotłowo-maszynowych i wież działowych, natomiast w rejonach skrajnych – 9 mm. Grubość wręgów wynosiła od 7 mm w rejonie rufy poprzez 15-16 mm w partiach centralnych okrętu do 8 mm w rejonie dziobu.

Przekrój poprzeczny krążownika ciężkiego *Trento* w rejonie przedniego przedziału maszynowego (na rysunku przedstawiono jedynie zarys nadbudówki).

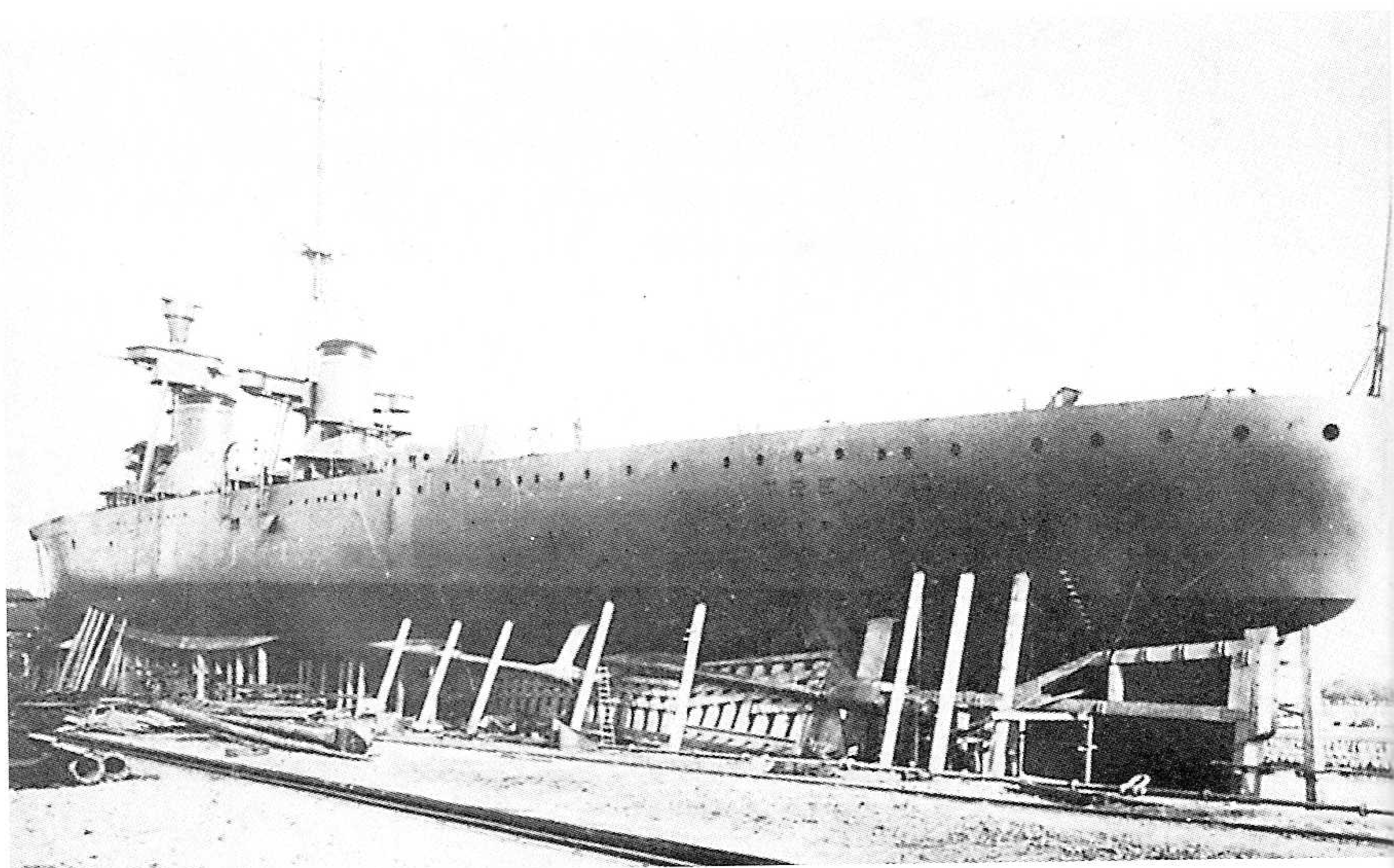


Drugim pokładem, licząc od góry, był pokład artyleryjski, który również przebiegał przez całą długość okrętu i był pokładem pancernym. Opancerzenie krążownika typu *Trento* zostało przedstawione wraz z opisem w dalszym ciągu tego rozdziału oraz na odpowiednim rysunku.

Poniżej pokładu artyleryjskiego znajdował się nieciągły międzypokład usytuowany ponad linią wodną, a pod nim również nieciągły pokład dolny.

Nad pokładem górnym umieszczona była nadbudówka o szerokości 8,4 m. Pokład nadbudówki wykonany został z blachy o grubości 11 mm i przebiegał od wieży działowej „B" w części dziobowej do wieży działowej „C" na rufie.

Ponad pokładem nadbudówki znajdowały się jeszcze trzy pokłady, na których umieszczono mostek nawigacyjny i stanowiska dowodzenia.



Stocznia w Livorno – gotowy do wodowania kadłub krążownika ciężkiego *Trento*.

Kadłub okrętu podzielony był na prze-działy wodoszczelne 22 grodziami, z których 15 sięgało do pokładu górnego, natomiast pozostałe do pokładu nadbudówki.

W dolnej części grodzie poprzeczne miały grubość 9 mm, natomiast w części górnej – 6 mm. Między pokładami; artyleryjskim i głównym biegły dwie grodzie wzdłużne ponad przedziałami kotłowymi i maszynowymi. Grodzie te znajdowały się w odległości 5 m od środka symetrii okrętu.

Pod pokładem dolnym, licząc od dziobu do grodzi oznaczonej na rysunku przekroju wzdłużnego jako gródź nr 13, znajdowały się: zbiornik benzyny dla wodnosamolotu pokładowego, pomieszczenie logu, komora łańcuchowa, zbiornik paliwa kotłowego, pomieszczenie elektrowni okrętowej z dieseloprądnicami oraz dziobowe magazyny amunicyjne i centrala przeliczników artyleryjskich.

Od grodzi nr 13 w stronę rufy, w środkowej części okrętu mieściły się następujące pomieszczenia:

- kotłownia dziobowa;
- kotłownia centralna;
- maszynownia dziobowa;
- kotłownia rufowa;
- maszynownia rufowa, która kończyła się na grodzi nr 8.

Za grodzią nr 8 znajdowały się kolejne przedziały, a mianowicie:

- komory amunicyjne rufowych wież artyleryjskich „C" i „D" dział głównego kalibru 203 mm, jak również czterech zdwojonych stanowisk armat uniwersalnych kal. 100 mm;
- przedział ochronny (koferdam);
- rufowe zbiorniki paliwa kotłowego;
- pomieszczenia maszyny sterowej.

Rok 1926 – kadłub krążownika ciężkiego *Trieste* na pochylni.

Przed kominem dziobowym ustawiony był solidny maszt wsparty na pięciu kolumnach. Na poszczególnych platformach tego masztu znajdowały się:
- admiralska kabina dowodzenia;
- centrala kierowania ogniem przeciwlotniczym i obrony przeciwtorpedowej;
- dalmierze artyleryjskie;
- pomieszczenie dowódcy artylerii okrętowej
- dwa zdwojone działka przeciwlotnicze kal. 40 mm;
- cztery rejki dla flag sygnałowych.

Przed kominem rufowym ustawiony został tylny maszt wsparty na trzech kolumnach. Na maszcie została umieszczona kabina zapasowej centrali kierowania obroną przeciwlotniczą i przeciwtorpedową, platforma dla dalmierzy, a także dwa zdwojone karabiny maszynowe kal. 12,7 mm plot..

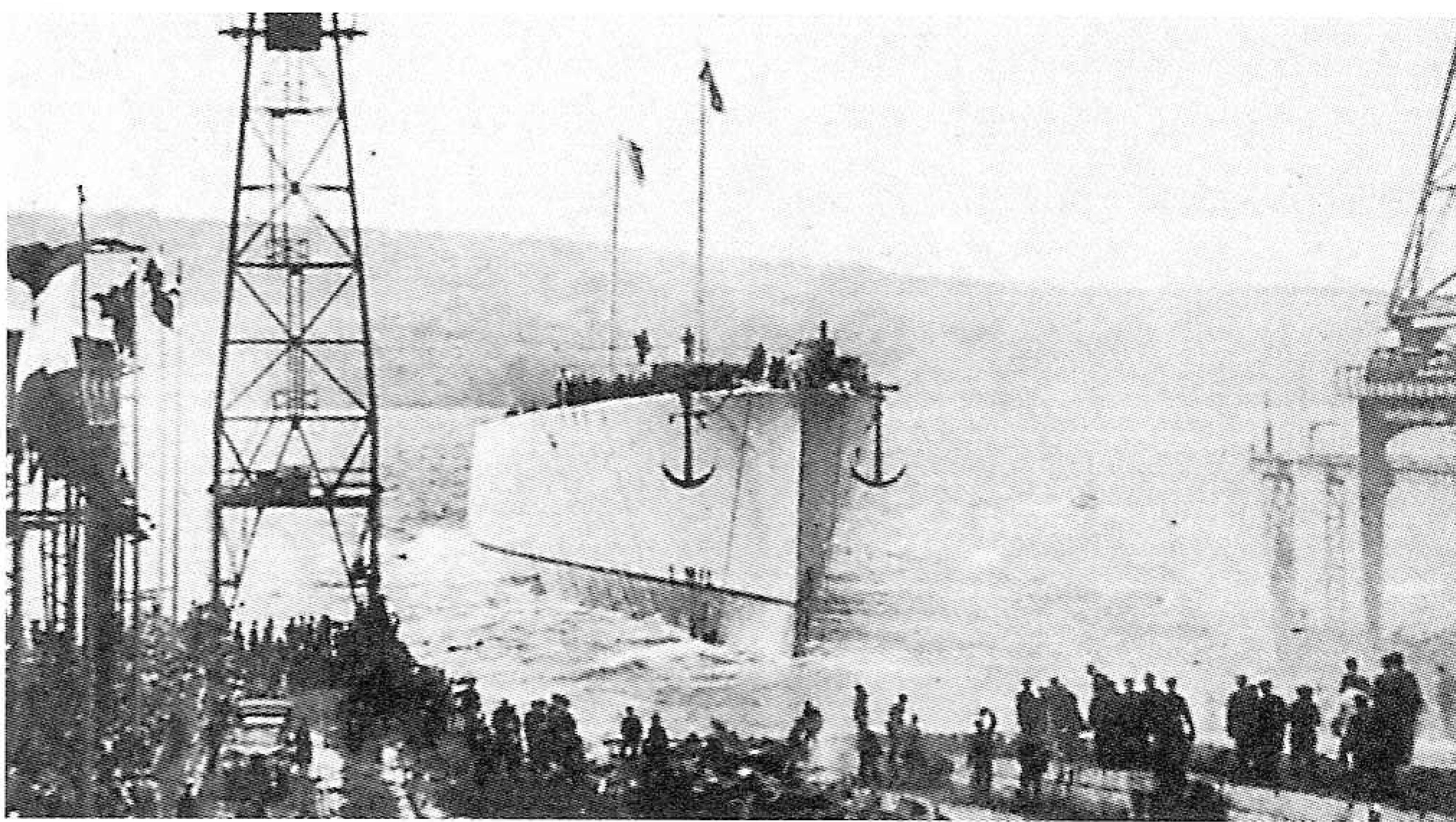
Opancerzenie okrętu

Krążowniki typu *Trento* miały stosunkowo niezbyt silne opancerzenie, co związane było z koniecznością utrzymania się w granicach wyporności standardowej, narzuconej ustaleniami konferencji waszyngtońskiej, która zresztą – nawiasem mówiąc – została i tak nieco przekroczona, jak podano powyżej[22].

Pokładem pancernym był pokład artyleryjski, a płyty pancerza miały grubość 51 mm. Ciągnął się on od grodzi nr 4 (licząc od rufy) do grodzi nr 18 i ochraniać miał magazyny amunicji, kotłownie, maszynownie oraz pomieszczenie dieselprądnic. Pancerz ten sięgał od burty do burty pozostawiając oczywiście otwory na wieże działowe, przewody spalin odlotowych z kotłów jak też doloty powietrza do kotłów.

Na rufie okrętu, chroniony pancerzem, był pokład nad pomieszczeniem maszyny sterowej. Posiadał on grubość 20 mm w części poziomej i 30 mm w częściach skośnych po obu burtach, jak przedstawiono na odpowiednim przekroju na rysunku opancerzenia.

[22] Przekraczanie dopuszczalnych wyporności standardowych było w latach dwudziestych i trzydziestych XX wieku nagminną praktyką zarówno we Włoszech, jak i przede wszystkim w Niemczech, gdzie dotyczyło to „pancerników kieszonkowych" (choć tu obowiązywał limit wyporności normalnej z traktatu wersalskiego 1919 r.) oraz krążowników ciężkich typu *Admiral Hipper*. Nie inaczej było w Japonii.



Stocznia San Marco w Trieście – zwodowany 24 października 1927 r. „goły" kadłub krążownika ciężkiego *Trieste*.

Wieże działowe wykonane były z płyt pancernych o grubości 60 mm w przestrzeni między pokładem artyleryjskim a pokładem górnym. Powyżej płyty miały grubość 70 mm. Górna, opancerzona część grodzi nr 4 miała grubość 40 mm i zawarta była między pokładami artyleryjskim i dolnym.

Pancerz dziobowej grodzi nr 18 sięgał od pokładu artyleryjskiego do dna okrętu i miał grubość 60 mm do międzypokładu, natomiast niżej – 50 mm.

Wieża stanowiska dowodzenia posiadała pancerz ścian bocznych 80-100 mm, górny pancerz 60 mm, natomiast szyb komunikacyjny 60-70 mm.

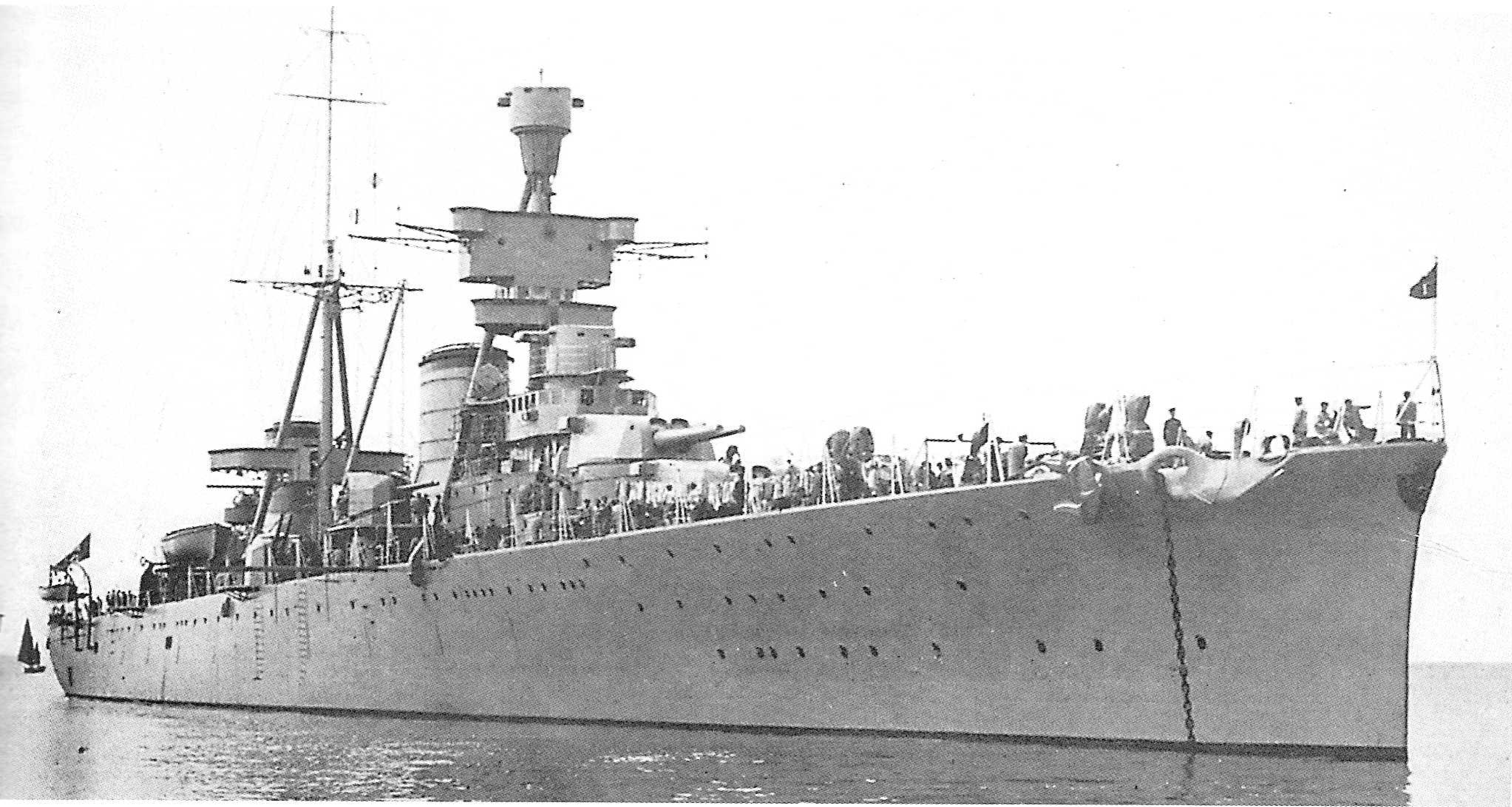
Burtowy pas pancerny miał grubość 70 mm i zamocowany był od poziomu pokładu dolnego do artyleryjskiego i wysokość jego wynosiła 4 m, natomiast długość równa była długości pancerza na pokładzie artyleryjskim i wynosiła ok. 128 m.

Uzbrojenie

Zgodnie ze standardem według konferencji waszyngtońskiej okręty klasy krążownik mogły posiadać maksymalny kaliber armat głównych 203 mm, co odpowiadało kalibrowi 8 cali w krajach anglosaskich.

Włoskie krążowniki ciężkie typu *Trento* miały – jako główne uzbrojenie – cztery podwójne wieże działowe, czyli osiem armat kal. 203 mm L/50 typu Ansaldo-Schneider.

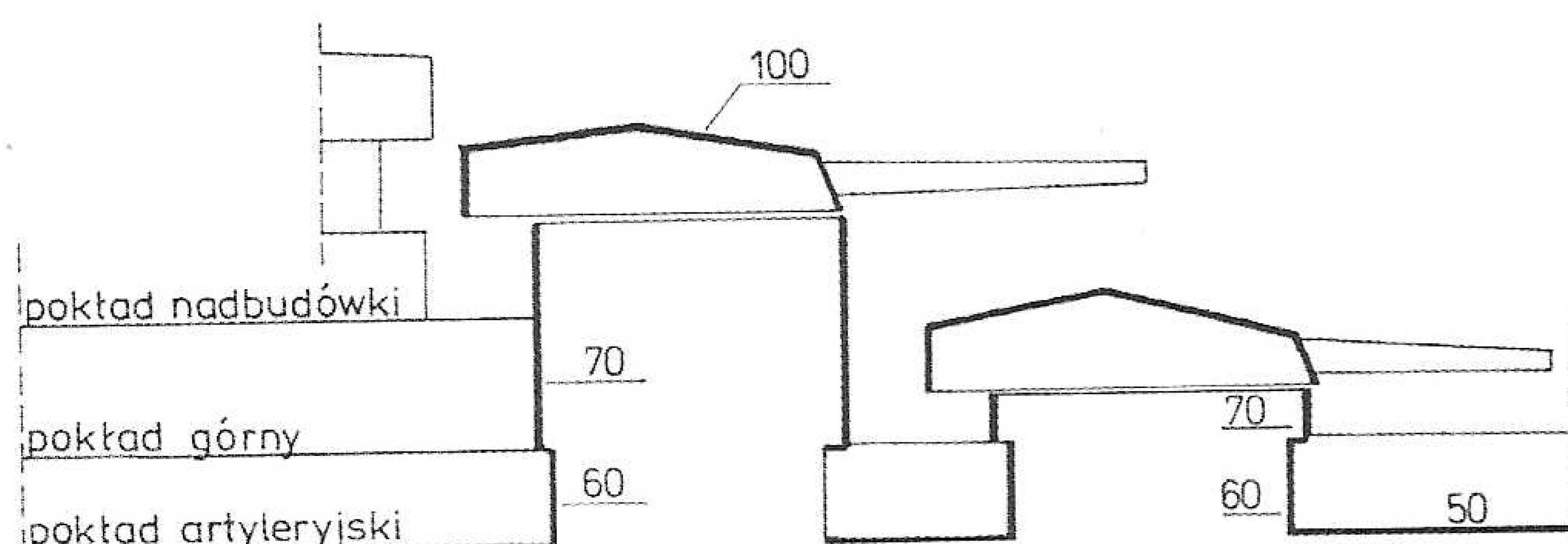
Krążownik ciężki *Trieste* w pierwszych latach swego istnienia.



Wieże dziobowa „A" oraz rufowa „D" były usadowione nad górnym pokładem ciągłym, dziobowa między grodziami nr 16 i 17, rufowa natomiast między nr 5 i 6.

Pozostałe dwie wieże – „B" oraz „C" – wznosiły się nad pokładem nadbudówki, której konstrukcja zaczynała się w połowie wieży „B", a kończyła w połowie wieży „C".

Barbety wszystkich wież artylerii głównego kalibru oparte były na pokładzie pancernym (artyleryjskim – *ponti di batteria*) i łączyły się z płytami pancerza tego pokładu o grubości – jak podano uprzednio – 50 mm.



Schematyczny przekrój wież „A" i „B" armat kal. 203 mm.

Pomiędzy pokładem artyleryjskim i górnym barbety miały grubość 60 mm, natomiast powyżej pokładu górnego – 70 mm. Wieże artylerii głównej wykonano z płyt pancernych o grubości 100 mm, jak pokazano na rysunku.

Wszystkie wieże głównego kalibru ustawione zostały w płaszczyźnie symetrii okrętu. Kąt wychylenia luf na każdą z burt wynosił 150°, maksymalny ich kąt podniesienia (elewacji) +48°, natomiast kąt obniżenia od położenia poziomego (depresji) -1°30'.

Wszystkie wyżej wymienione operacje dokonywane były przy pomocy silników elektrycznych, natomiast w przypadkach awaryjnych możliwe było również manewrowanie ręczne, pochłaniające jednak znacznie więcej czasu.

Wewnątrz każdej z wież i barbet znajdowały się następujące pomieszczenia:

- stanowisko prowadzenia ognia;
- stanowisko manewrowania obrotem wieży artylerii głównej i kąta podniesienia luf;
- pomieszczenie przeładowywania ładunków miotających (kartuszy) oraz pocisków z windy amunicyjnej do podajnika;
- stanowisko i urządzenia załadunku kartuszy do windy;
- stanowiska i urządzenia załadunku pocisków do windy.

Wszystkie wymienione wyżej urządzenia, jak też i winda, miały napęd elektryczny.

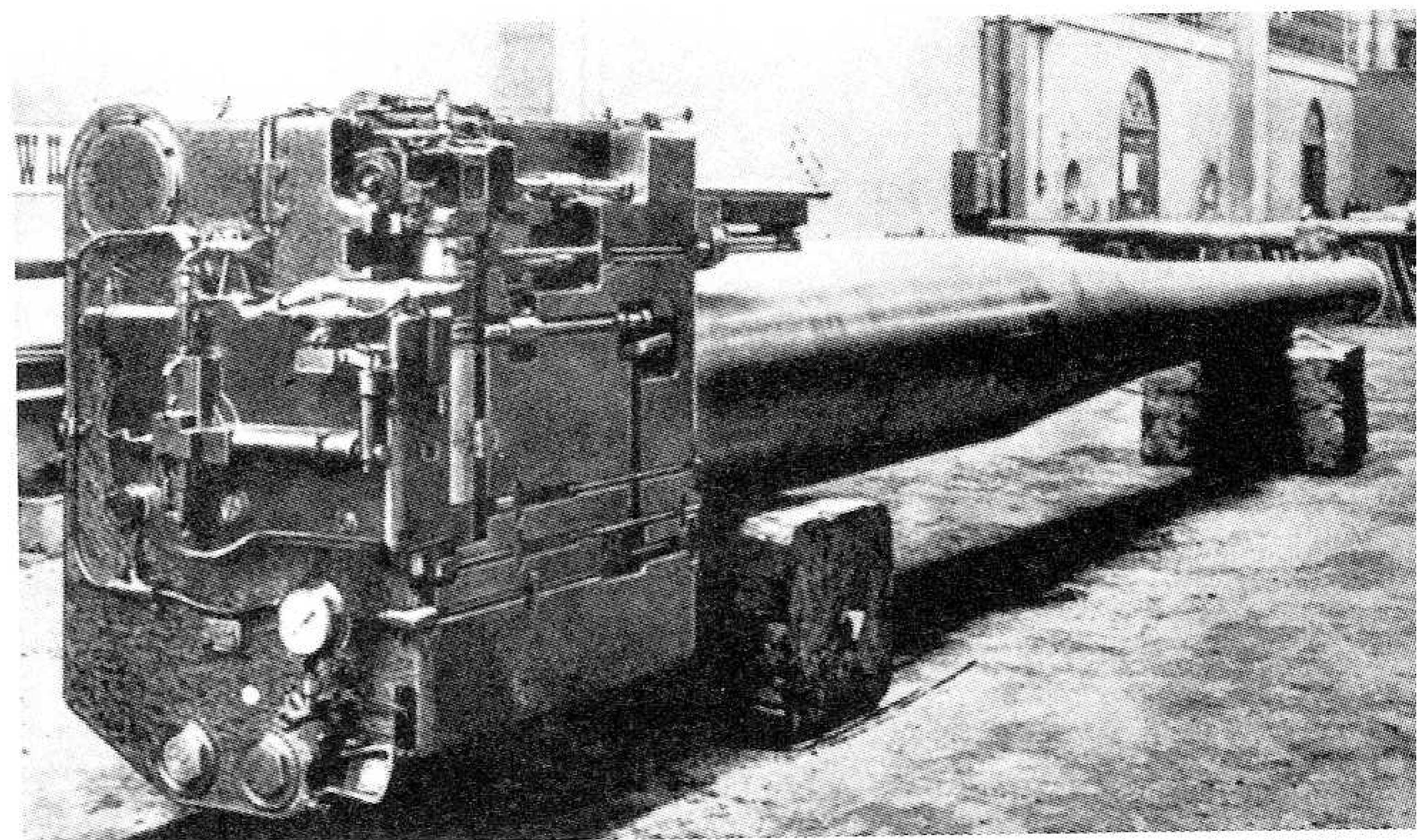
CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA

Armata kal. 203 mm L/50 Ansaldo 1924

średnica wewnętrzna lufy	203 mm
masa całkowita	21,4 t
długość całkowita	10 537 mm
długość lufy	8505 mm
masa pocisku pancernego	125,3 kg
masa ładunku miotającego	47,3 kg
ciśnienie robocze przy wystrzale	2950 kg/cm² (ok. 295 mPa)
prędkość wylotowa pocisku	905 m/s
zasięg przy kącie podniesienia luf +45°	31 324 m (przy prędkości wylotowej 900 m/s)

Uwaga:
Przy masie pocisku 110,57 kg i tym samym jak powyżej ładunku miotającym prędkość wylotowa pocisku wynosiła 940 m/s, a zasięg przy kącie podniesienia luf +45° – 30 547 m.

Wg Campbell J., Naval Weapons of World War Two, London 1985, s. 328.

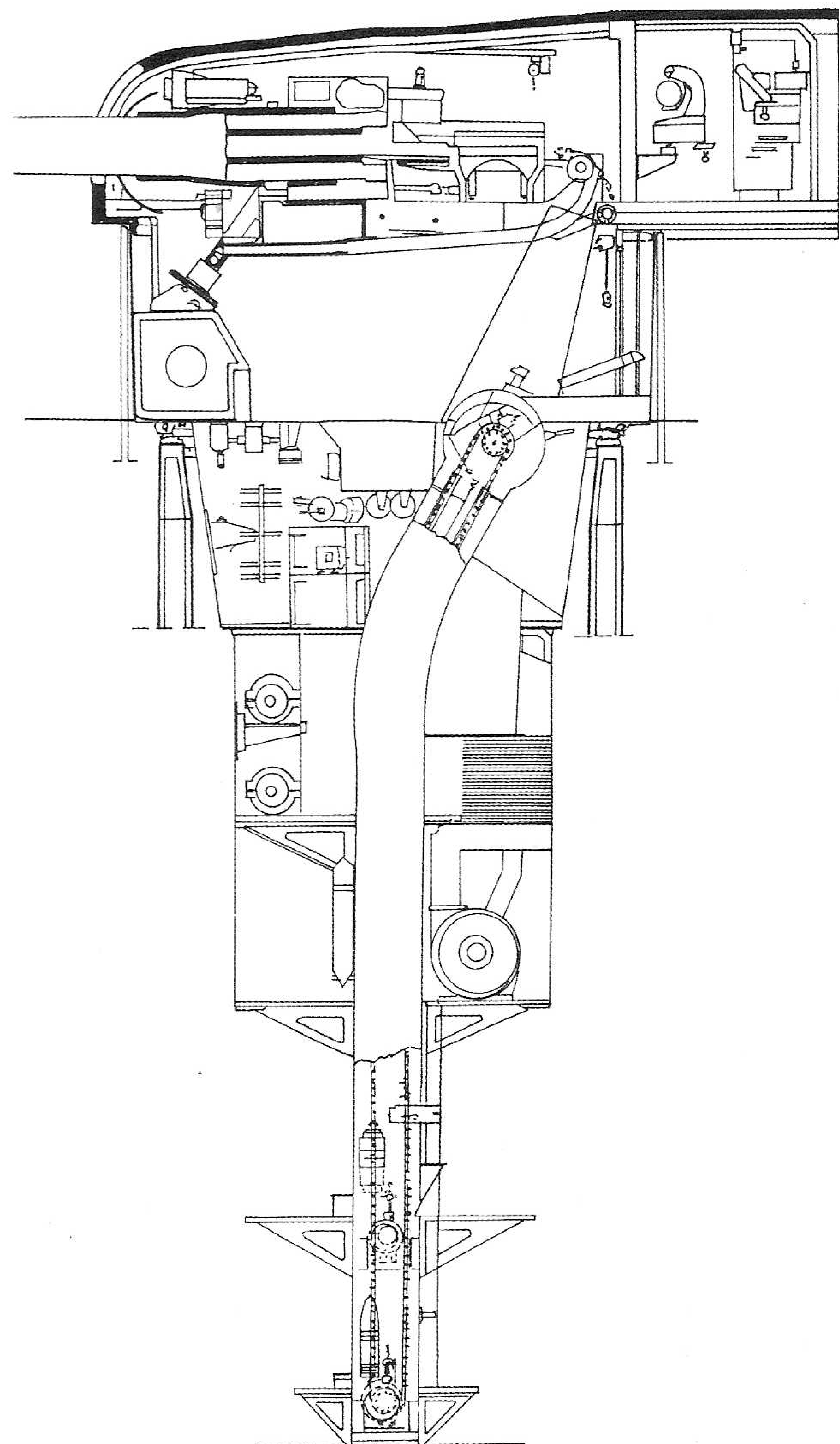


Przeznaczona dla krążownika ciężkiego *Trento* armata kal. 203 M1924 L/ w zakładach zbrojeniowych koncernu Ansaldo.

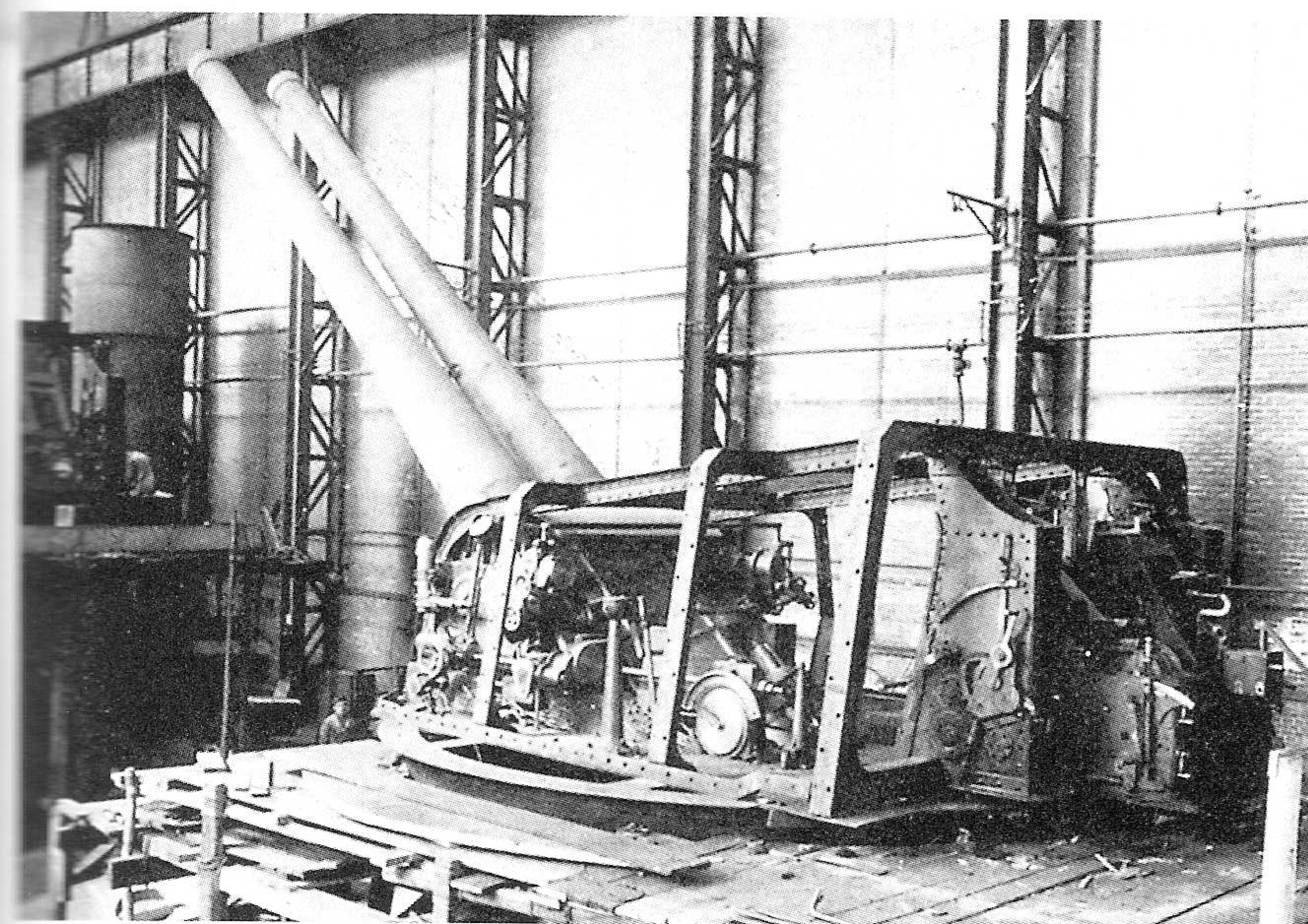
Jak przedstawiono na rysunku, lufy armat wież „B" i „C" znaj wały się ponad wieżami „A" oraz „D" (w tzw. superpozycji), co poz lało na dość znaczne oszczędności miejsca zajmowanego na pokład przez artylerię główną krążowników ciężkich typu *Trento*.

Zdwojona wieża armat kal. 203 mm osadzona była na tar łożyska kulkowego o średnicy 4,52 m, natomiast średnica wewnętr barbety wynosiła 5,67 m. Lufy armat zamontowane były blisko sie a dystans między ich osiami wzdłużnymi wynosił zaledwie 1 m.

Artyleria średniego kalibru, służąca przede wszystkim jako a leria obrony przeciwlotniczej, składała się z ośmiu zdwojonych sta wisk armat uniwersalnych kal. 100 mm L/47. Były one wzorowane



Przekrój wieży wraz z mechanizmami dział kal. 203 mm.



Częściowo zmontowana w zakładach zbrojeniowych koncernu Ansaldo dwulufowa wieża armat kal. 203 mm przeznaczona dla krążownika ciężkiego *Trieste*.

armatach morskich tego samego kalibru, produkowanych w monarchii austro-węgierskiej przez czeskie zakłady Skoda w latach poprzedzających wybuch I wojny światowej. Działa tego typu w wersji morskiej były – między innymi – zamontowane na austro-węgierskich krążownikach lekkich *Helgoland i Saida*, które po zakończeniu wojny zostały przekazane włoskiej marynarce wojennej, jak uprzednio wspomniano, i które otrzymały nazwy *Brindisi i Venezia*.

Na krążownikach ciężkich typu *Trento* zdwojone stanowiska armat uniwersalnych kal. 100 mm zostały rozmieszczone następująco:

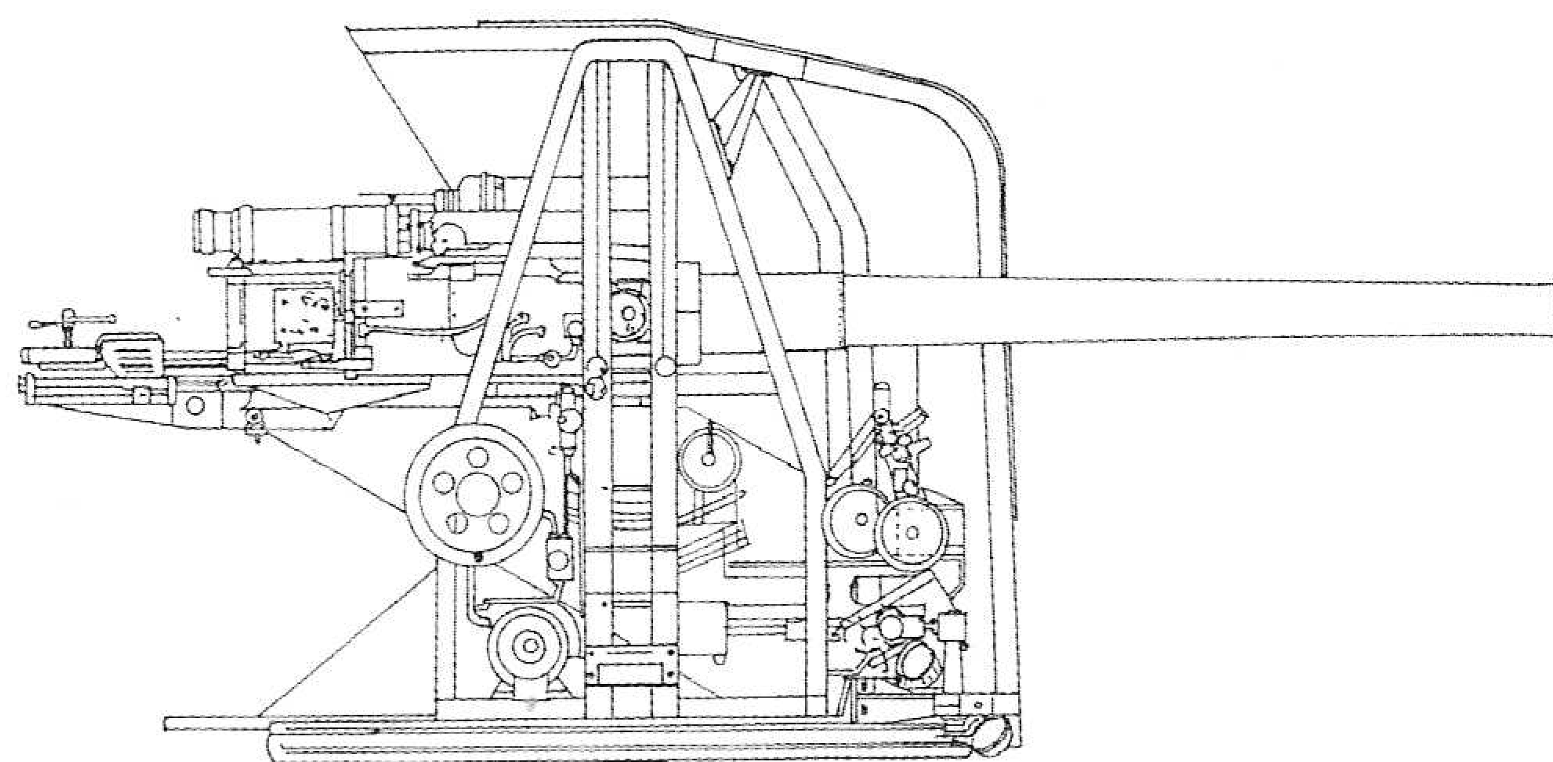
- dwa stanowiska na obu skrzydłach na pokładzie nadbudówki u podstawy dziobowego masztu;
- dwa stanowiska po obu burtach na ciągłym pokładzie głównym, na wysokości przedniego komina;
- dwa stanowiska po obu burtach na tym samym pokładzie, na wysokości tylnego komina;
- dwa stanowiska po obu burtach na skrzydłach pokładu nadbudówki między tylnym kominem a wieżą „C" armat kal. 203 mm.

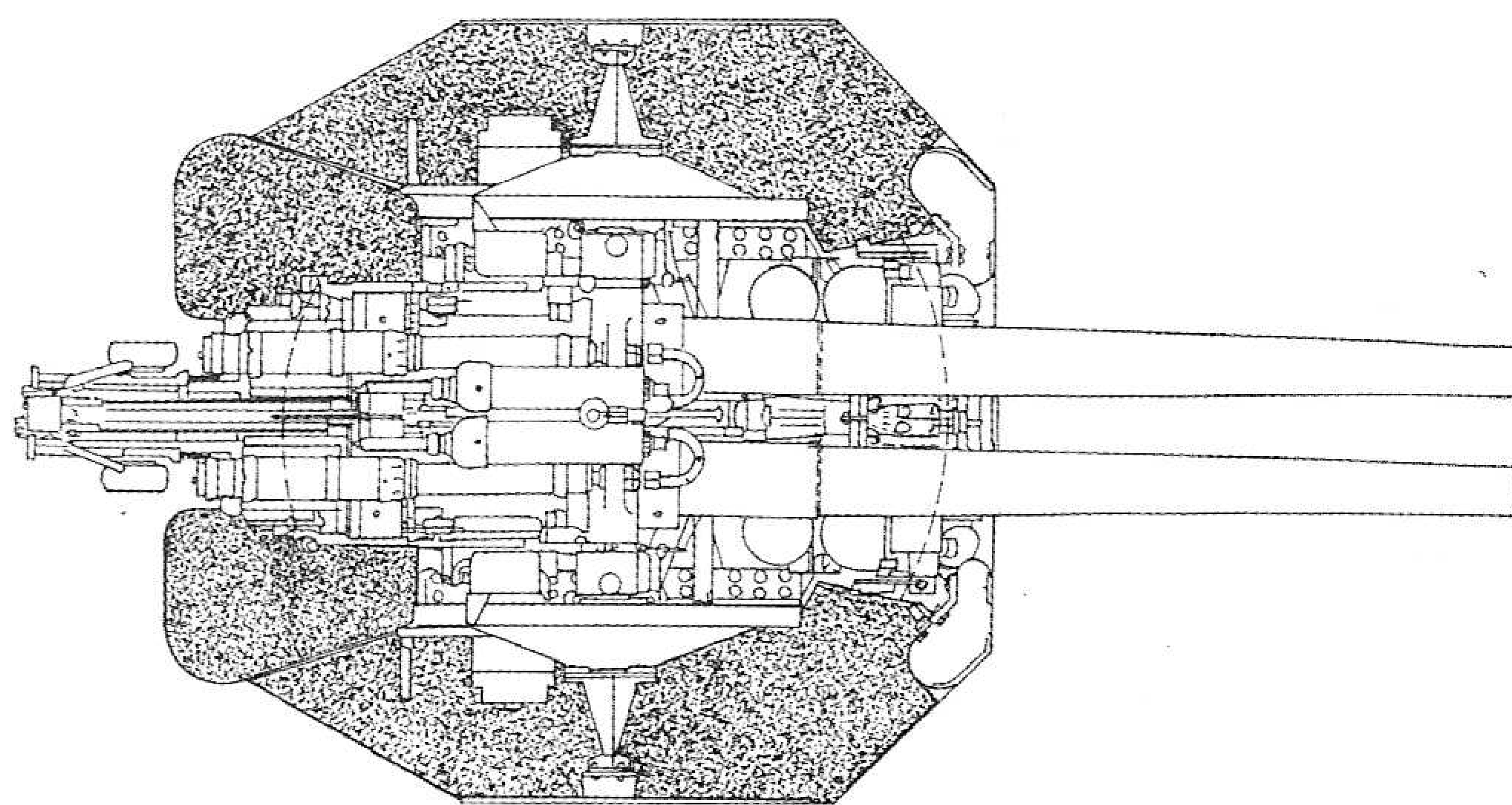
Dodatkowym uzbrojeniem w zakresie obrony przeciwlotniczej były w momencie przekazania krążowników do służby – cztery pojedyncze działka kal. 40 mm typu Vickers (model 1916), które umieszczono na otwartym pokładzie górnym, pomiędzy armatami uniwersalnymi kal. 100 mm oraz cztery karabiny maszynowe kal. 12,7 mm, umieszczone na platformach obu masztów.

Oprócz wyżej wymienionego uzbrojenia na włoskich krążownikach ciężkich typu *Trento* zamontowano osiem wyrzutni torped kal. 533 mm. Owe cztery zdwojone wyrzutnie znajdowały się ponad linią wodną na pokładzie artyleryjskim (pancernym) po obu burtach, ponad pomieszczeniami maszynowni dziobowej i rufowej. Wyloty wyrzutni oznaczono na rysunku sylwetki okrętu literami „T".

Magazyny amunicji usytuowane były pod pokładem pancernym, w rejonach osłanianych przez pancerz burtowy. W rejonie rufy zajmowały one przestrzeń pod wieżami „C" oraz „D" oddzielone od innych pomieszczeń grodziami nr 4 i 8. W rejonie dziobowym magazyny amunicji sięgały – pod wieżami „A" i „B" – od grodzi nr 13 do 17.

Zapas pocisków i ładunków miotających (kartuszy) kal. 203 mm wynosił łącznie 1294 komplety, czyli po około 162 na jedną lufę, dla 16 armat uni-





Zdwojone stanowisko armat uniwersalnych kal. 100 mm L/47.

wersalnych kal. 100 mm – 6000 naboi (375 na jedno działo, stosowano więc jak widać amunicję zespoloną) oraz 4000 naboi kal. 40 mm.

W jednym z magazynów znajdowało się 12 torped, czyli na trzy salwy burtowe, jednakże w praktyce dla okrętów klasy krążownik ciężki atak torpedowy należał raczej do mało prawdopodobnych, ponieważ główną ich bronią ofensywną było osiem armat kal. 203 mm.

Na opisywanych okrętach znajdowały się dwie główne centrale kierowania ogniem artylerii i dwie pomocnicze. Pierwsza na szczycie dziobowego masztu, druga w wieży dowodzenia. Pierwsza centrala pomocnicza została umieszczona pod pierwszą centralą główną, druga natomiast na pomoście masztu tylnego.

W kilka lat po wejściu do służby obu krążowników ciężkich w roku 1937 nastąpiła częściowa zmiana uzbrojenia artyleryjskiego. W jej ramach zdjęto dwie zdwojone, rufowe armaty uniwersalne kal. 100 mm, a na ich miejsce zamontowano cztery zdwojone działka przeciwlotnicze kal. 37 mm Breda L/54.

CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA

Zdwojone stanowisko armat uniwersalnych kal. 100 mm L/47

średnica wewnętrzna lufy	100 mm
masa całkowita pojedynczej armaty	2 t
długość całkowita	4985 mm
masa pocisku	13,8 kg
masa ładunku miotającego	5,0 kg
prędkość wylotowa pocisku	880 m/s
zasięg maksymalny	15 240 m
pułap	?
masa całkowita zdwojonego stanowiska z armatami, podstawą, obudową i mechanizmami	15,033 t
rozstaw osi luf	0,44 m
grubość osłony (maski)	8-10 mm
szybkostrzelność	co 6-7,5 s
kąt podniesienia luf	od +85° do -5°

W drugim, późniejszym etapie przezbrojenia, z okrętów zdemontowano działka plot. kal. 40 mm oraz przeciwlotnicze karabiny maszynowe kal. 12,7 mm, a na ich miejsce zainstalowano również cztery zdwojone działka kal. 37 mm.

Działka tego typu stały się standardowym wyposażeniem obrony przeciwlotniczej włoskich okrętów wojennych. Montowane były na wszystkich nowszych torpedowcach, niszczycielach i krążownikach lekkich, a także na okrętach liniowych (np. na pancernikach typu *Vittorio Veneto* znajdowało się aż 20 takich działek).

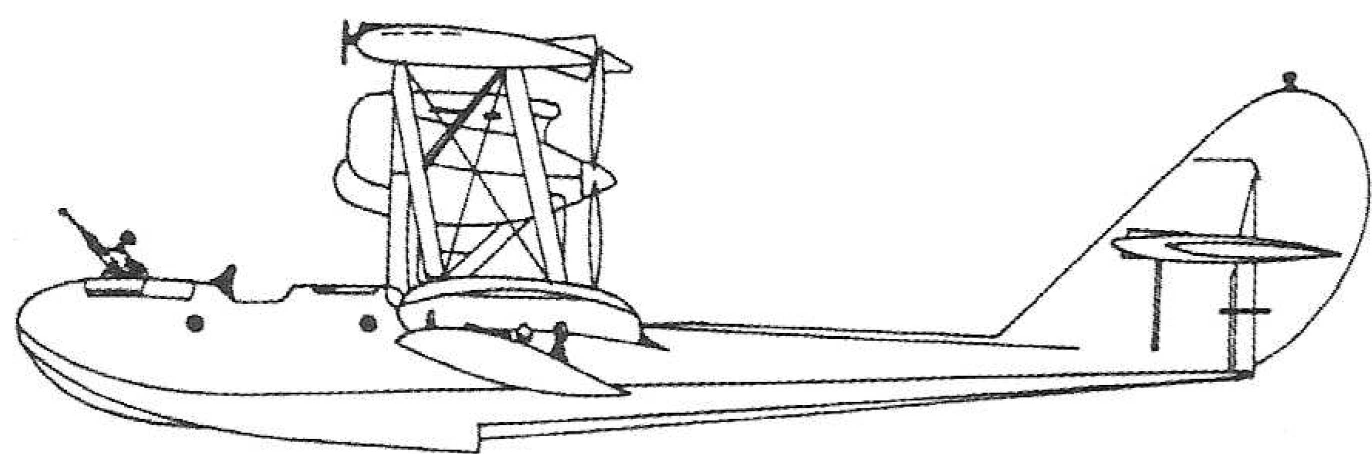
CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA

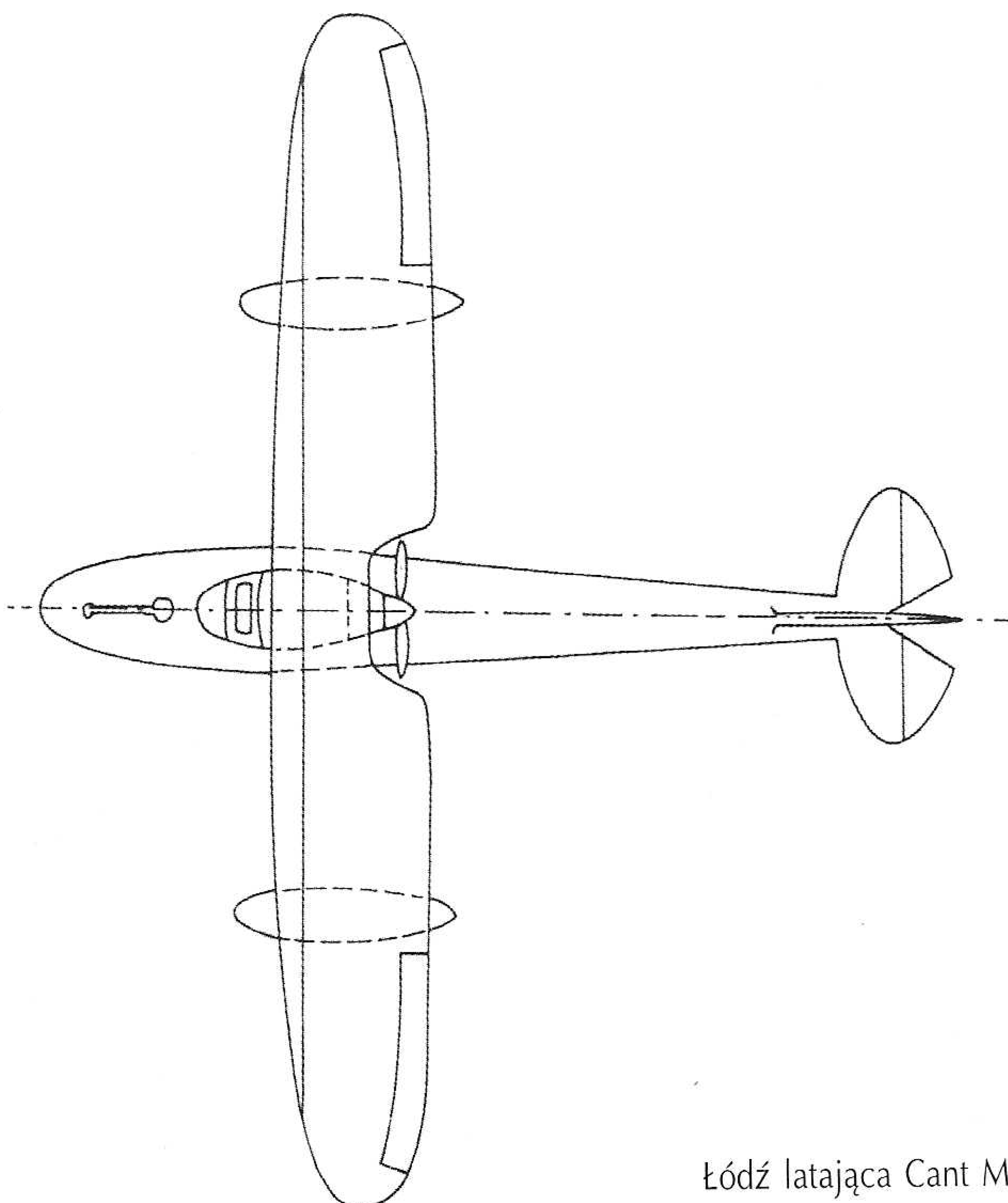
Działka plot. kal. 37 mm Breda L/54

średnica wewnętrzna lufy	37 mm
masa lufy	275 kg
masa zestawu z lawetą:	
zdwojony M 1932	5000 kg
zdwojony M 1938	4300 kg
kąt podniesienia luf	od -10° do +80°
masa pocisku	823 g
prędkość wylotowa pocisku	800 m/s
zasięg maksymalny	7800 m
pułap maksymalny (plot.)	5000 m
szybkostrzelność	120 strz./min

Wcześniejsze konstrukcje działek kal. 37 mm (typ M 1932) były chłodzone wodą, natomiast w późniejszych latach zastosowano chłodzenie powietrzem.

Opisywane działko zaopatrywano w amunicję z płaskich magazynków, zawierających po sześć pocisków. Podana szybkostrzelność mogła być zmniejszona do 90 lub 60 strz./min.





Łódź latająca Cant M-25.



Krążownik ciężki *Trento* w marszu w 1940 r. Za masztem widoczne dw stanowiska działek przeciwlotniczych kal. 37 mm Breda L/54. Po lewej za zdwojone stanowisko armat uniwersalnych kal. 100 mm L/47.

Na włoskich krążownikach ciężkich typu *Trento* bazowały począt kowo trzy dwupłatowe wodnosamoloty typu Piaggio P.6 bis. Maszyn te były rozbieralne i dobrze mieściły się w hangarze okrętu.

W późniejszym okresie zastąpiono wodnosamoloty firmy Piaggi łodziami latającymi typu Cant M-25 i Macchi M 41.

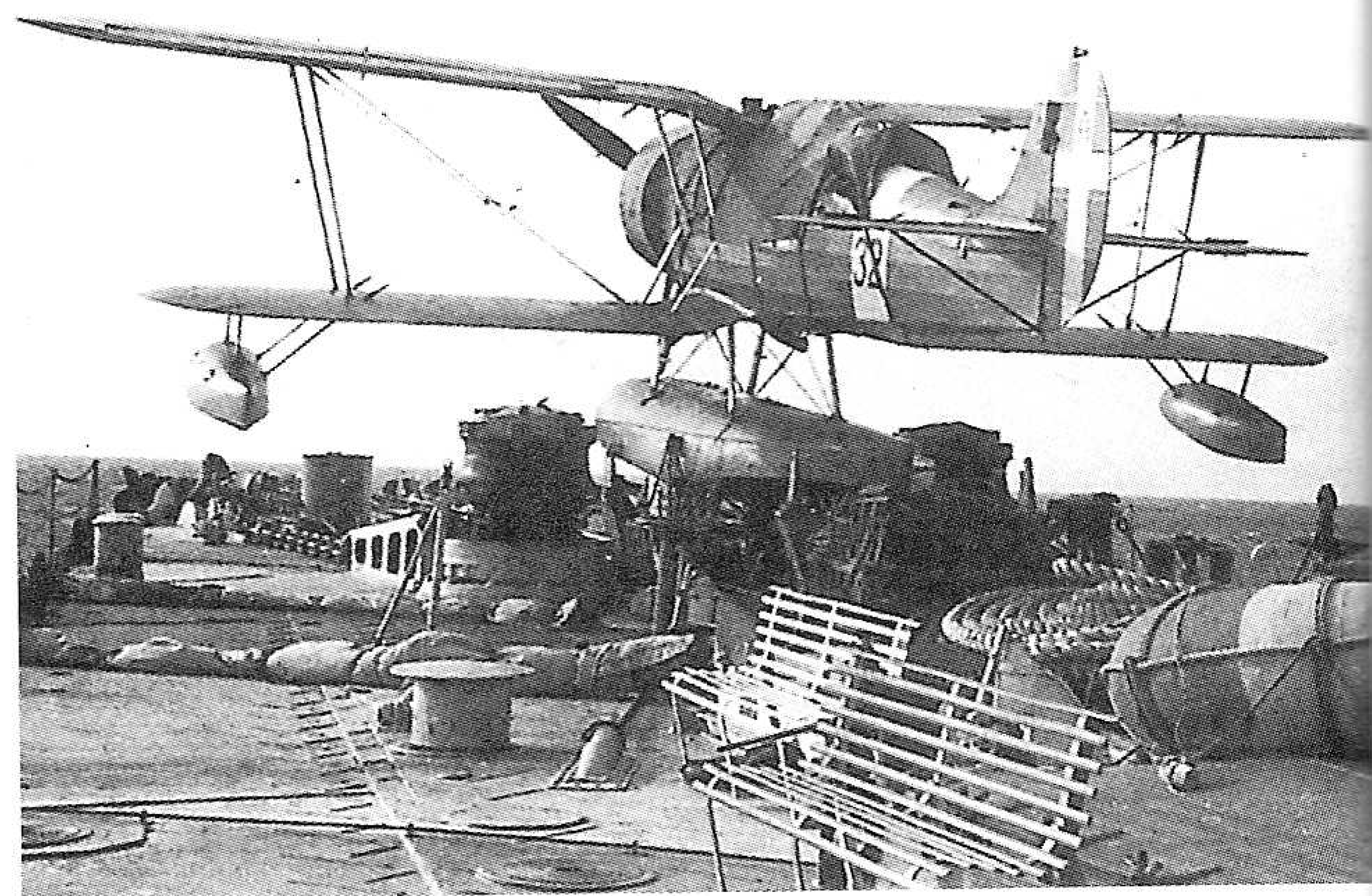
W roku 1931 zakłady Cantieri Riuniti dell'Adriatico (CRDA) Monfalcone koło Triestu wyprodukowały jednomiejscową, latającą łód rozpoznawczą Cant M-25 w układzie dwupłata o konstrukcji metalowe

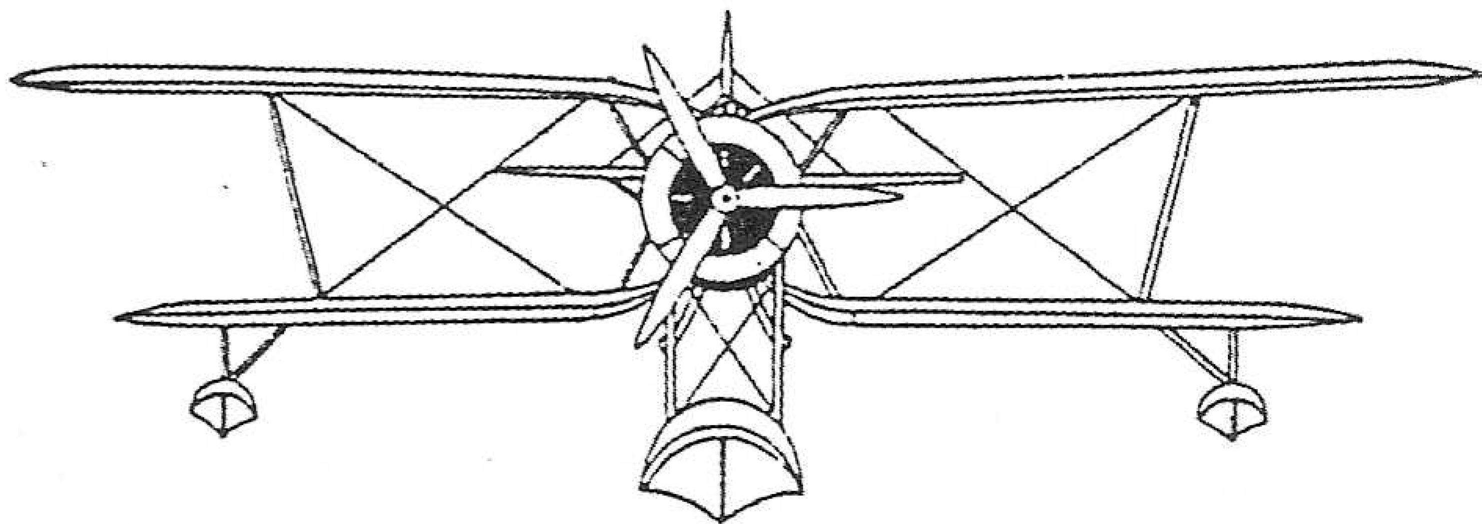
Włoskie zakłady lotnicze Aeronautica Macchi S.A., założono roku 1912. W latach I wojny światowej produkowały łodzie latając Były to jednostki rozpoznawcze (Macchi L2, L3, M3, M5, M8 i inn o prędkościach rzędu 200 km/h. Po wojnie w dalszym ciągu zajmowa się budową wodnosamolotów, w tym również łodzi latających. W rok 1929 wyprodukowano – między innymi – jednosilnikową, dwupłat wą, myśliwską łódź latającą Macchi M 41 bis ze śmigłem pchającym natomiast wersja M 71 z 1932 roku przystosowana była do startów katapulty okrętu wojennego.

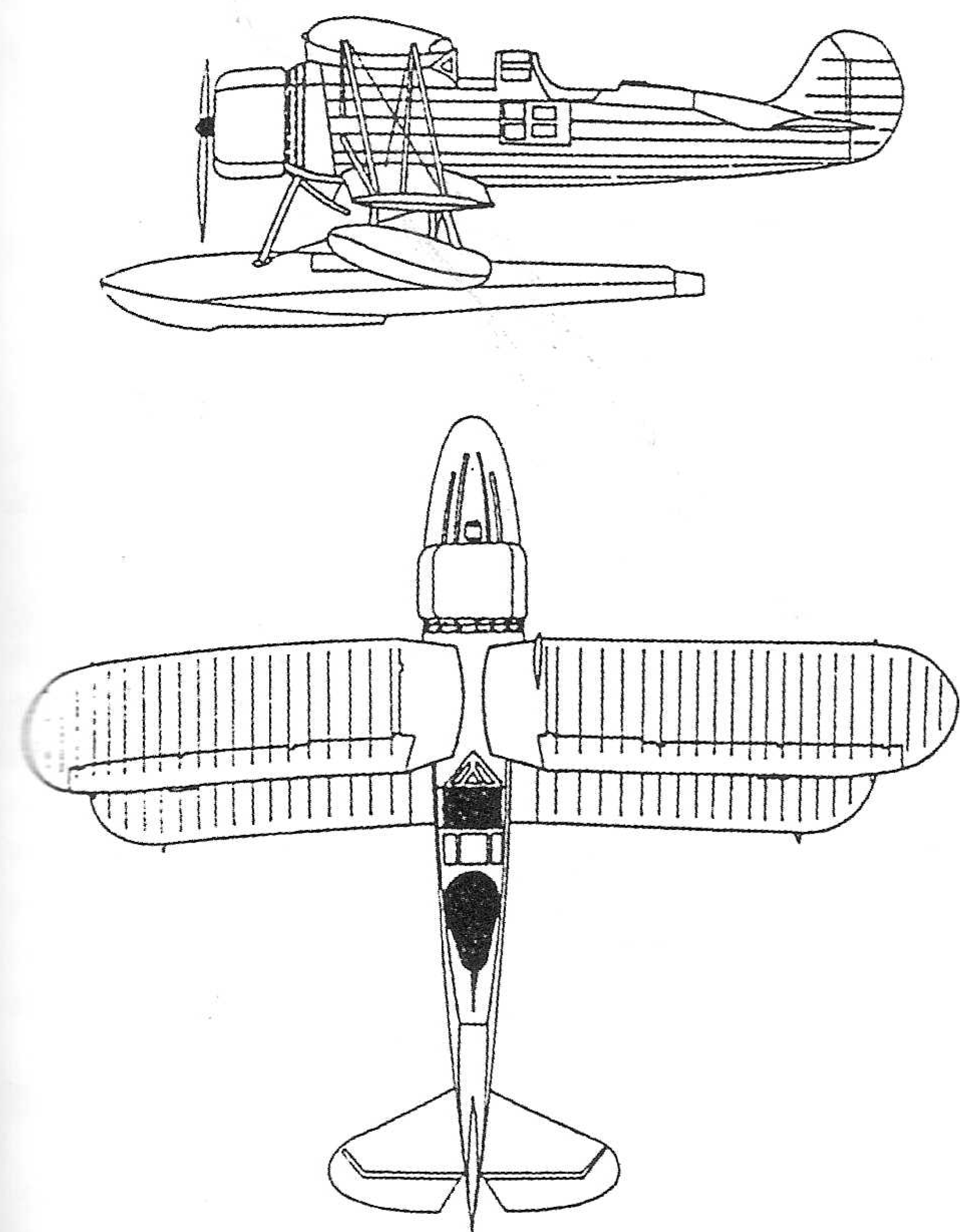
Na włoskich krążownikach ciężkich bazowały oprócz łodzi la jących również wodnosamoloty. W roku 1935 został wyprodukowa wodnosamolot pływakowy I.M.A.M. Ro 43 (Ro – skrót od 'Romeo przystosowany do startu z katapulty okrętowej.

Hangar samolotów pokładowych o długości 13,7 m, szeroko 14 m i wysokości 3,80 m znajdował się pod pokładem górnym prz wieżą działową „A", a katapulta firmy Gagnotto typu stałego na sp

Luty 1942 r. – wodnosamolot pływakowy Ro.43 na krążowniku ciężkim *Tre to*. Parkowe ławki, widoczne na pierwszym planie, były niewątpliwie nie powm wyposażeniem jak na duży okręt wojenny.







Wodnosamolot I.M.A.M. Ro 43.

CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA

Samoloty pokładowe

	Piaggio P.6 bis	*Cant M-25*	*Macchi 71*	*I.M.A.M. Ro 43*
Rozpiętość	13,5 m	12,0 m	11,1 m	11,54 m
Długość	???	8, 75 m	8,7 m	9,71 m
Wysokość	???	???	???	3,51 m
Masa całkowita	*1850 kg*	*1217 kg*	*???*	*2400 kg*
Typ silnika	*???*	*Fiat A 20*	*???*	*Piaggio P.X.R.*
Moc silnika	*500 KM*	*410 KM*	*450 KM*	*700 KM*
Prędkość maks.	220 km/h	242 km/h	256 km/h	303 km/h
Pułap maks.	???	???	???	7200 m
Zasięg	???	450 km	700 km	1092 km
Uzbrojenie	2 kaemy kal. ???	???	???	2 kaemy 7,7 mm
Załoga	1	???	???	Pilot + nawigator

powietrze miała długość 33 m i ciągnęła się od pokrywy hangaru do dziobu okrętu.

Układ napędowy i mechanizmy

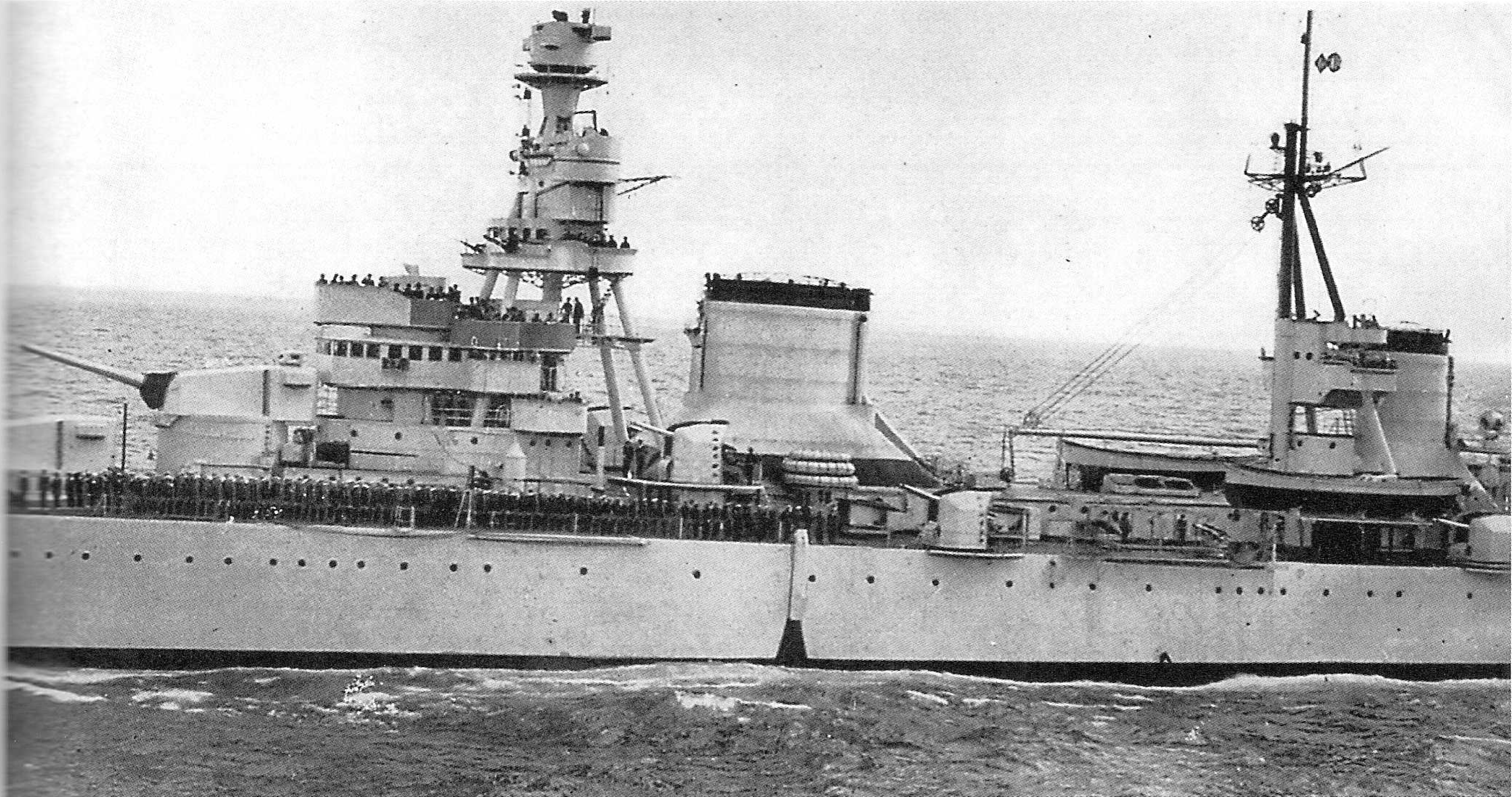
Układ napędowy okrętów omawianego typu składał się z 12 kotłów parowych oraz czterech zespołów turbinowych napędzających cztery śruby.

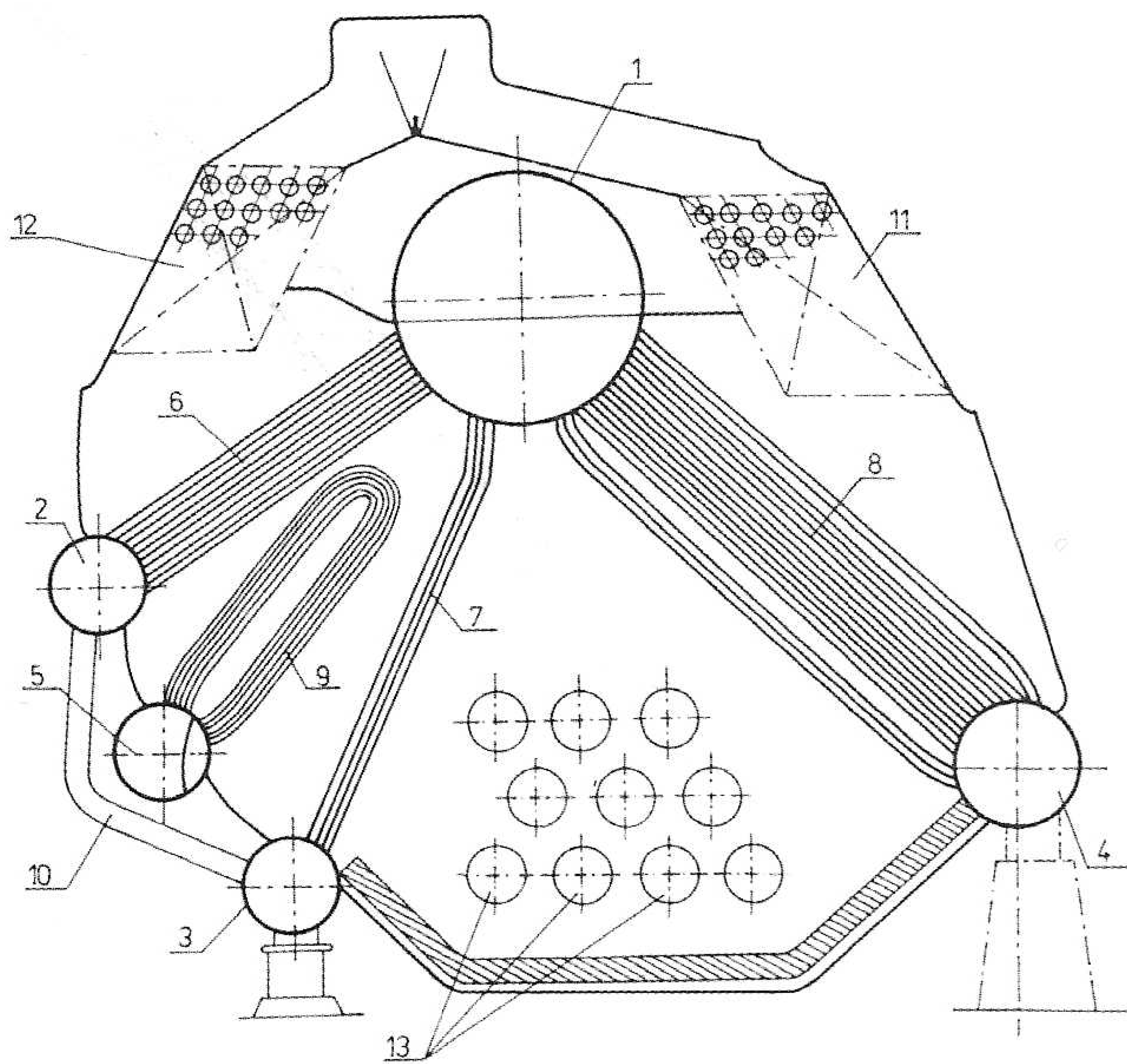
Jak wcześniej wspomniano, przedziały kotłowni i maszynowni znajdowały się w środkowej części kadłuba i zajmowały łącznie 75 metrów, co stanowiło prawie 40% długości okrętu na konstrukcyjnej linii wodnej. Przedziały te sięgały od dna podwójnego do pokładu pancernego (artyleryjskiego) i miały wysokość 7,7 m.

12 kotłów zainstalowanych na krążownikach *Trento i Trieste* było kotłami wodnorurkowymi, trójwalczakowymi typu Yarrow, w okresie międzywojennym ogólnie stosowanymi na dużych okrętach[24] marynarek wojennych różnych państw.

[24] Przykładowo kotły typu Yarrow posiadały brytyjskie lotniskowce (*Eagle, Furious, Glorious* i *Courageous*), krążowniki (*Frobisher, Hawkins, Danae, Dragon* – późniejsze polskie *Conrad* i *Dragon*) i inne. Również okręty US Navy miały kotły tego typu, np. lotniskowiec *Lexington* i szereg innych.

Widok na śródokręcie krążownika ciężkiego *Trieste*.





Asymetryczny kocioł czterowalczakowy typu Yarrow. 1 - walczak parowo-wodny, 2, 3, 4 - walczaki wodne, 5 - walczak przegrzewacza, 6,7,8 - rurki konwekcyjne, 9 - rurki przegrzewacza, 10 - rura opadowa, 11 - podgrzewacz wody, 12 - podgrzewacz powietrza, 13 - palniki.

Kotły te rozmieszczono w trzech kotłowniach po cztery kotły w każdej. Przewody spalin odlotowych (dymowe) ośmiu kotłów kotłowni dziobowej i centralnej odprowadzone były do wspólnego, szerokiego komina, natomiast cztery kotły kotłowni rufowej miały jeden, węższy komin, umieszczony za masztem tylnym.

Kotły pracowały przy ciśnieniu roboczym 2,1 mPa (21 kg/cm^2) i produkowały parę przegrzaną o temperaturze 300°C.

Na włoskich krążownikach ciężkich typu *Trento* zostały zainstalowane cztery zespoły turbinowe Parsonsa w dwóch maszynowniach - dziobowej między grodziami nr 10 i 11 oraz rufowej, oddzielonej grodziami nr 8 i 9.

Zespoły turbinowe maszynowni rufowej służyły do napędu śrub wewnętrznych, turbiny maszynowni dziobowej - śrub bocznych i zewnętrznych.

Każdy z zespołów turbinowych składał się z turbiny wysokiego ciśnienia i turbiny niskiego ciśnienia oraz włączonej na wspólny wał tej ostatniej turbiny biegu wstecz.

Wszystkie turbiny każdego zespołu przekazywały obroty na zębatą przekładnię mechaniczną o zębach helikoidalnych, która redukowała prędkości obrotowe turbin na obroty śrub wynoszące przy pełnej prędkości około 300 min^{-1}.

Pierwsze stopnie turbiny wysokiego ciśnienia stanowiły trzy stopnie prędkości łopatek typu akcyjnego i w razie potrzeby służyły jako napęd dla prędkości krążowniczej, czyli ekonomicznej, ze względu na zużycie ilości paliwa na milę morską. Po przejściu przez stopnie „krążownicze" para odprowadzana była do skraplacza.

Przy zapotrzebowaniach na większe prędkości para przepływała przez dalsze osiem stopni z łopatkami typu reakcyjnego kadłuba turbiny wysokiego ciśnienia, a następnie kierowana była do kadłuba turbiny niskiego ciśnienia.

W turbinie niskiego ciśnienia dolot pary znajdował się w środkowej części kadłuba i jej strumień przepływał przez łopatki stopni w obu kierunkach, wskutek czego z kadłuba wyprowadzone były dwa odloty przepracowanej pary do skraplacza. Od strony dziobowej turbiny niskiego ciśnienia zainstalowany był na tym samym wale kadłub turbiny biegu wstecz.

Moc projektowana zespołu turbinowego wynosiła 37 500 KM (27 570 KW) przy 330 obrotach śruby napędowej na minutę.

Śruby napędowe miały po trzy skrzydła i wykonane były z brązu o nazwie „turbadium" przez firmę Manganese Bronze Ltd. w Londynie[25].

Wyniki prób prędkości

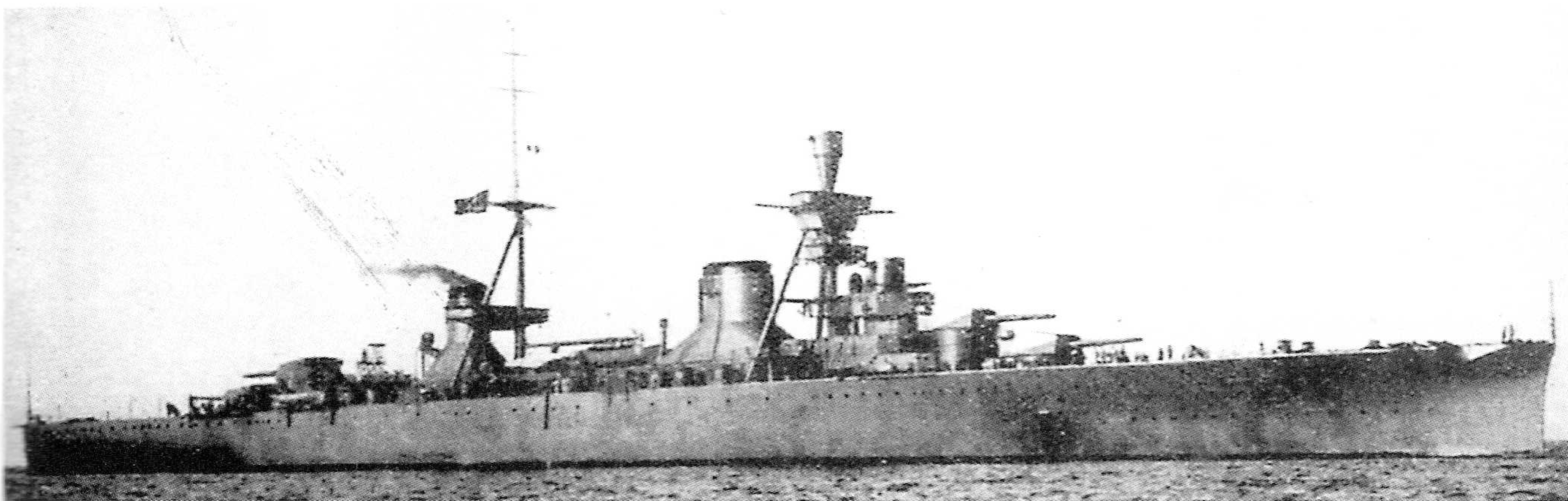
Okręt	Wyporność [t]	Ciśnienie pary [mPa]	Moc turbin [KM]	Obroty śrub [min^{-1}]	Prędkość [w.]
Trento	11 203	1,95	146 975	313	35,6
Trieste	11 323	2,00	142 761	295	35,6

Po zakończeniu budowy obu okrętów omawianego typu, a mianowicie krążowników ciężkich *Trento* i *Trieste* przeprowadzono próby prędkości. Ich wyniki zostały podane w tabeli.

[25] Opis siłowni wg Giorgerini, op. cit., s. 458/459.

Rozplanowanie kotłowni na krążownikach typu *Trento.*





Krążownik ciężki *Trento* w 1928 r.

Jak wynika z zestawienia, opisywane okręty miały znaczącą prędkość, która przewyższała budowane w tym samym czasie krążowniki ciężkie innych flot wojennych. I tak przykładowo:
- brytyjskie krążowniki ciężkie *Exeter i York* (r. bud. 1930-1931) osiągały prędkość 32,2 w.
- francuskie krążowniki ciężkie typu *Suffren* (r. bud. 1930-1932) miały prędkość rzędu 31-33 w.
- japońskie krążowniki ciężkie typu *Myoko* (r. bud. 1928-1929) osiągały prędkość do 33,8 w.[26].

Nominalny zapas paliwa płynnego do kotłów krążowników typu *Trento* wynosił 2120 t, natomiast maksymalny zapas to 2250 t. Rozmieszczone ono było w następujących zbiornikach:
- cztery zbiorniki w dnie podwójnym obu przedziałów maszynowych;
- sześć zbiorników w dnie podwójnym trzech kotłowni;
- osiem zbiorników burtowych pomiędzy pokładem dolnym i międzypokładem (patrz rysunek), które znajdowały się wzdłuż kotłowni dziobowej i centralnej oraz wzdłuż obu przedziałów maszynowych;
- cztery zbiorniki w rejonie grodzi nr 18-19 w części dziobowej okrętu;
- dwa zbiorniki w części rufowej okrętu.

Przy podanym wyżej zapasie paliwa krążowniki prezentowanego typu miały następujące zasięgi oraz jednostkowe zużycie paliwa:
- przy prędkości krążowniczej 16 w. - 4160 mil morskich, czyli 0,54 t/Mm;
- przy prędkości 25 w. - 3190 mil morskich, czyli 0,705 t/Mm;
- przy prędkości 35 w. - 1010 mil morskich, czyli 2,227 t/Mm.

W płaszczyźnie symetrii okrętu umieszczony był ster typu półzrównoważonego o powierzchni płetwy wynoszącej 29,35 m^2. Maksymalny kąt wychylenia steru wynosił 35° na każdą z burt.

Maszyna sterowa wykonana przez brytyjską firmę Brown Brothers w Edynburgu była typu elektrohydraulicznego z hydraulicznym przekaźnikiem zdalnego sterowania oraz ręcznym sterowaniem w przypadkach awaryjnych. Na okręcie znajdowały się trzy stanowiska maszynowe: na mostku nawigacyjnym, w wieży pancernej i w centrali dowodzenia okrętem.

W części dziobowej okrętu, pod pokładem artyleryjskim, między grodziami nr 17 i 18 umieszczono dieselprądnice okrętowej elektrowni.

Stępkę pod pierwszy krążownik z dwuokrętowej serii, któremu nadano nazwę *Trento*, położono na pochylni Cantiere Orlando w Livorno 8 lutego 1925 roku, natomiast pod drugi okręt o nazwie *Trieste* 22 czerwca 1925 roku na ex-austriackiej stoczni Stabilimento Tecnico Triestino w Trieście, zw. w skrócie STT.

Praca na stoczni w Trieście była lepiej zorganizowana i budowa *Trieste* postępowała szybciej. W rezultacie kadłub tego okrętu został zwodowany 24 października 1926 roku, czyli po 16 miesiącach, natomiast wodowanie *Trento* nastąpiło dopiero po 32 miesiącach, 4 października 1927 roku, czyli budowa takiego samego kadłuba trwała tu dokładnie aż dwa razy dłużej.

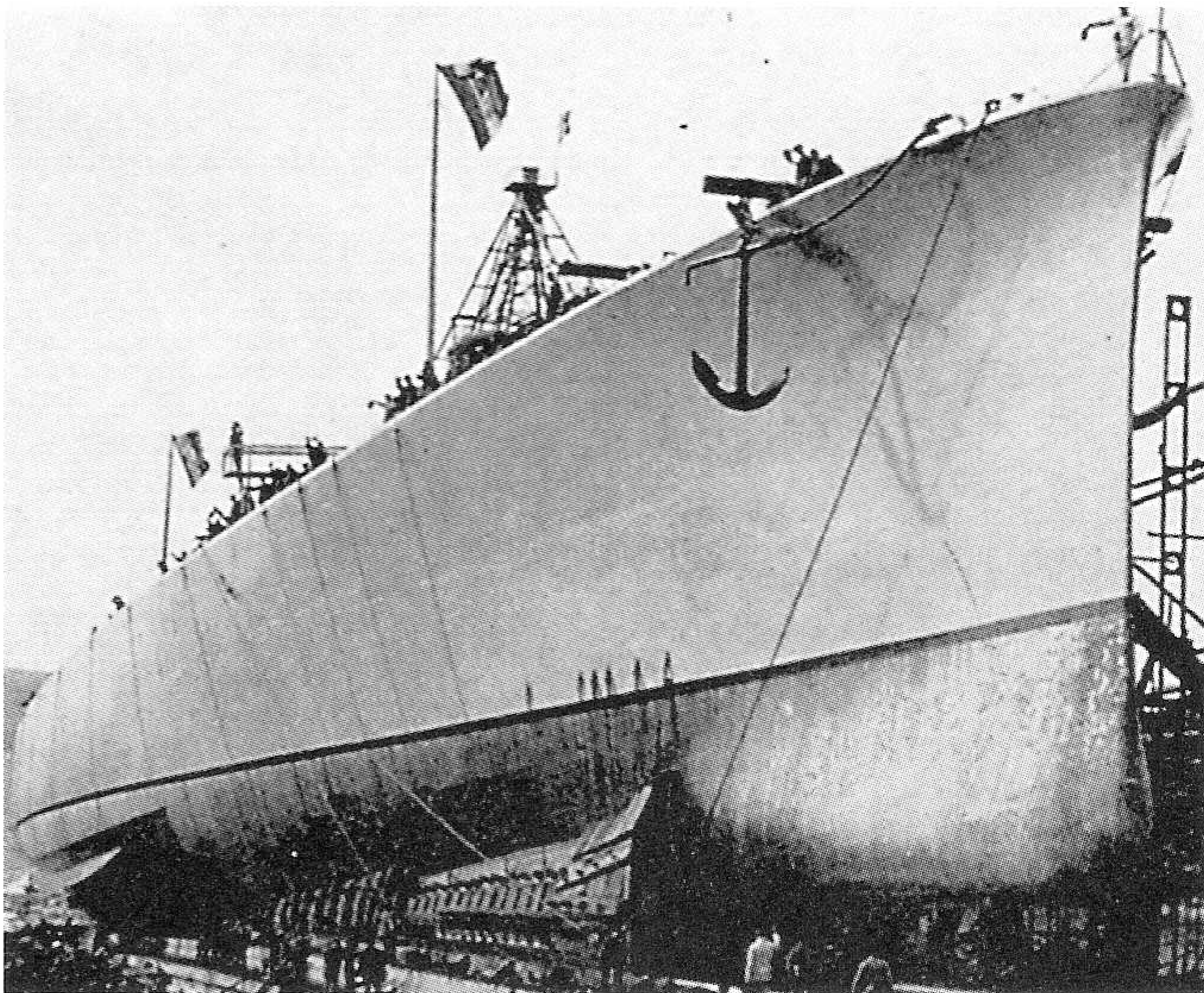
Zestawienie mas

	Trento		Trieste	
	t	%	t	%
kadłub	4205	41,37	4204	41,01
elementy wyposażenia	326	3,20	321	3,14
opancerzenie	888	8,73	888	8,66
artyleria i broń podwodna	1017	10,01	1014	9,89
kotły i turbiny główne	2292	22,55	2281	22,25
maszyny i urządzenia pomocnicze	503	4,95	491	4,79
wyposażenie elektryczne	196	1,93	201	1,96
ciężary ruchome	522	5,14	636	6,20
załoga i jej wyposażenie	216	2,12	215	2,10
razem	10 165	100,00	10 251	100,00

W konsekwencji, jako pierwszy został przekazany do służby *Trieste* – 21 grudnia 1928 roku, a *Trento* przeszło trzy miesiące później, 3 kwietnia 1929.

Załoga etatowa krążowników *Trento i Trieste* liczyła 25 oficerów oraz 698 podoficerów i marynarzy.

„Goły" kadłub krążownika ciężkiego *Trieste* w czasie wodowania 24 października 1927 r. w stoczni w Trieście.



[26] Dane wg Weyers Taschenbuch der Kriegsflotten 1940 oraz Lipiński J., Druga wojna światowa na morzu, Warszawa 1995.

W czasach poprzedzających działania wojenne krążowniki typu *Trento* miały zarówno burty, jak i nadbudówki pomalowane bardzo jasną szarą farbą, korespondującą z śródziemnomorskimi warunkami oświetlenia. W czasie wojny okręty otrzymały geometryczny kamuflaż.

KRĄŻOWNIKI CIĘŻKIE TYPU *ZARA*

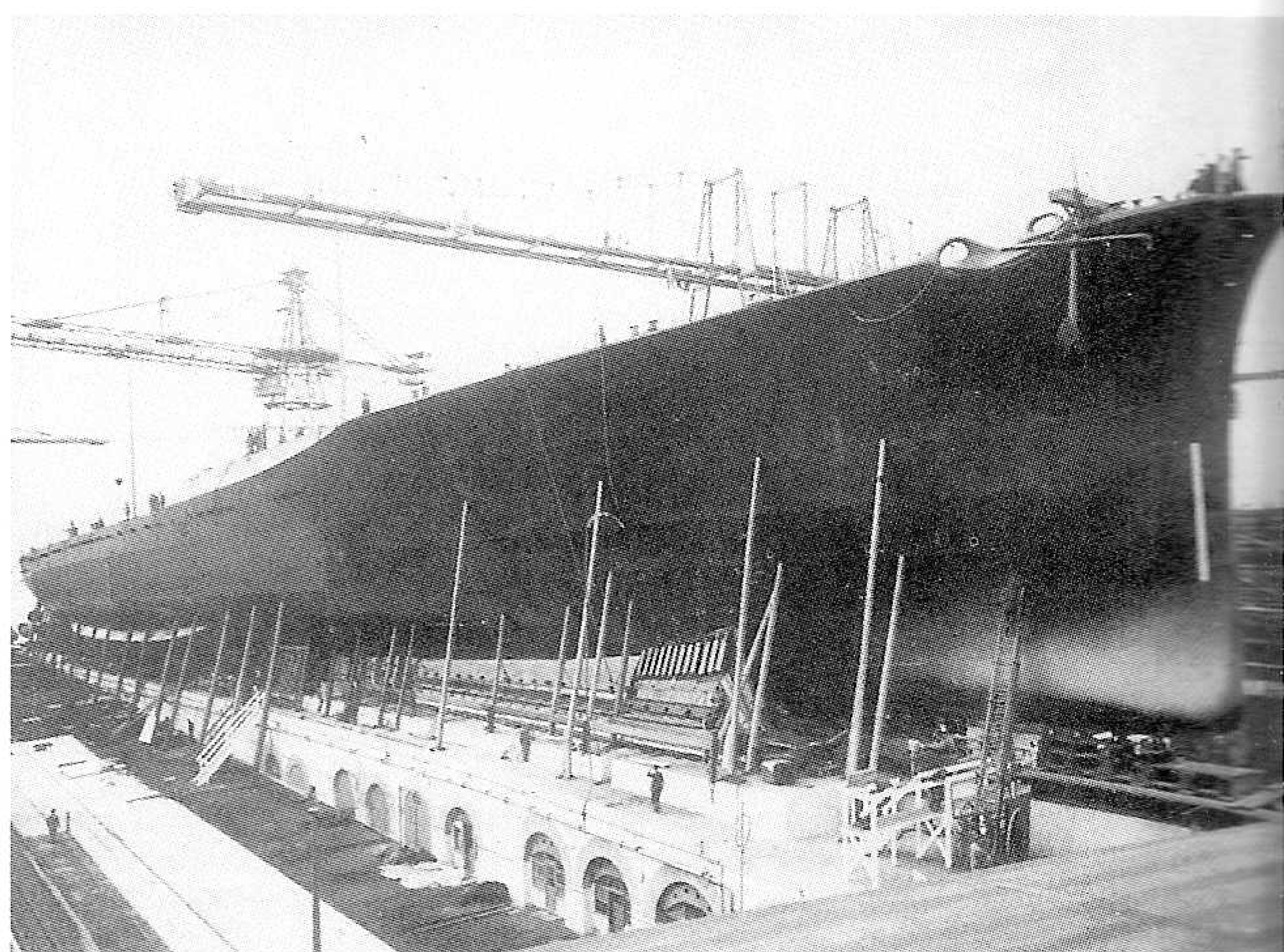
W pierwszej połowie 1928 roku w dowództwie włoskiej *Regia Marina* poczęto rozpatrywać plany rozbudowy floty wojennej. W okresie, kiedy trwały końcowe prace wyposażeniowe na pierwszym z krążowników ciężkich o nazwie *Trieste*, w ministerstwie marynarki przyjęto założenia projektu wstępnego nowych okrętów klasy krążownik ciężki. W założeniach tych przyjęto, że nowe okręty będą uzbrojone identycznie jak typu *Trento* to znaczy, że główną artylerię miało stanowić osiem armat kal. 203 mm. Przewidywano też wzmocnienie opancerzenia do grubości co najmniej 150 mm, a nawet większej, jednakże założenia te wiązały się ze zwiększeniem wyporności i konsekwencją okazała się konieczność zmniejszenia prędkości okrętów, ponieważ należało zainstalować znacznie lżejsze, a więc i mniejszej mocy silniki napędu głównego. Ostatecznie ustalono, że prędkość może obniżyć się – w stosunku do okrętów typu *Trento* – o około 3 węzły.

Ogólne kryteria projektowe, jakie zostały przekazane konstruktorom, przedstawiały się następująco:

- nie należy zbyt rygorystycznie przestrzegać postanowień konferencji waszyngtońskiej dotyczących dopuszczalnych maksymalnych wyporności okrętów klasy krążownik;
- zapewnić rozległe opancerzenie pionowe, burtowe o grubości płyt do 200 mm, przy równoczesnym silnym pancerzu poziomym (pokładowym) wraz z masywną budową kadłuba;
- przewidzieć główną artylerię złożoną z ośmiu armat kal. 203 mm (8 cali) identycznie jak na okrętach typu *Trento*;
- zapewnić stałą prędkość na poziomie 32 węzłów.

Już przy pierwszych, wstępnych pracach projektowych okazało się, że spełnienie przedstawionych powyżej wymagań stworzy konieczność przekroczenia wyporności standardowej, przewidzianej konferencją waszyngtońską o około 20%, co jednak nie przeszkodziło w dalszym prowadzeniu prac.

Na marginesie wypada wspomnieć, że zarówno Francja, jak i Włochy uważały się za pokrzywdzone ustaleniami konferencji waszyngtońskiej i dając temu wyraz nie wzięły udziału w konferencji w Genewie w 1927 roku ani w następnej – londyńskiej – w 1930. I tym samym niejako strona włoska rozgrzeszała się z przekroczeń wyporno przy projektowaniu nowych krążowników ciężkich.



Krążownik ciężki *Fiume* gotowy do wodowania.

Po wykonaniu dokładniejszych obliczeń konstrukcyjnych oka ło się, że należało zrezygnować z założonej grubości głównego bur wego pasa pancernego, jak też z opancerzenia wież działowych i os tecznie zdecydowano się na płyty o maksymalnej grubości wynoszą 150 mm.

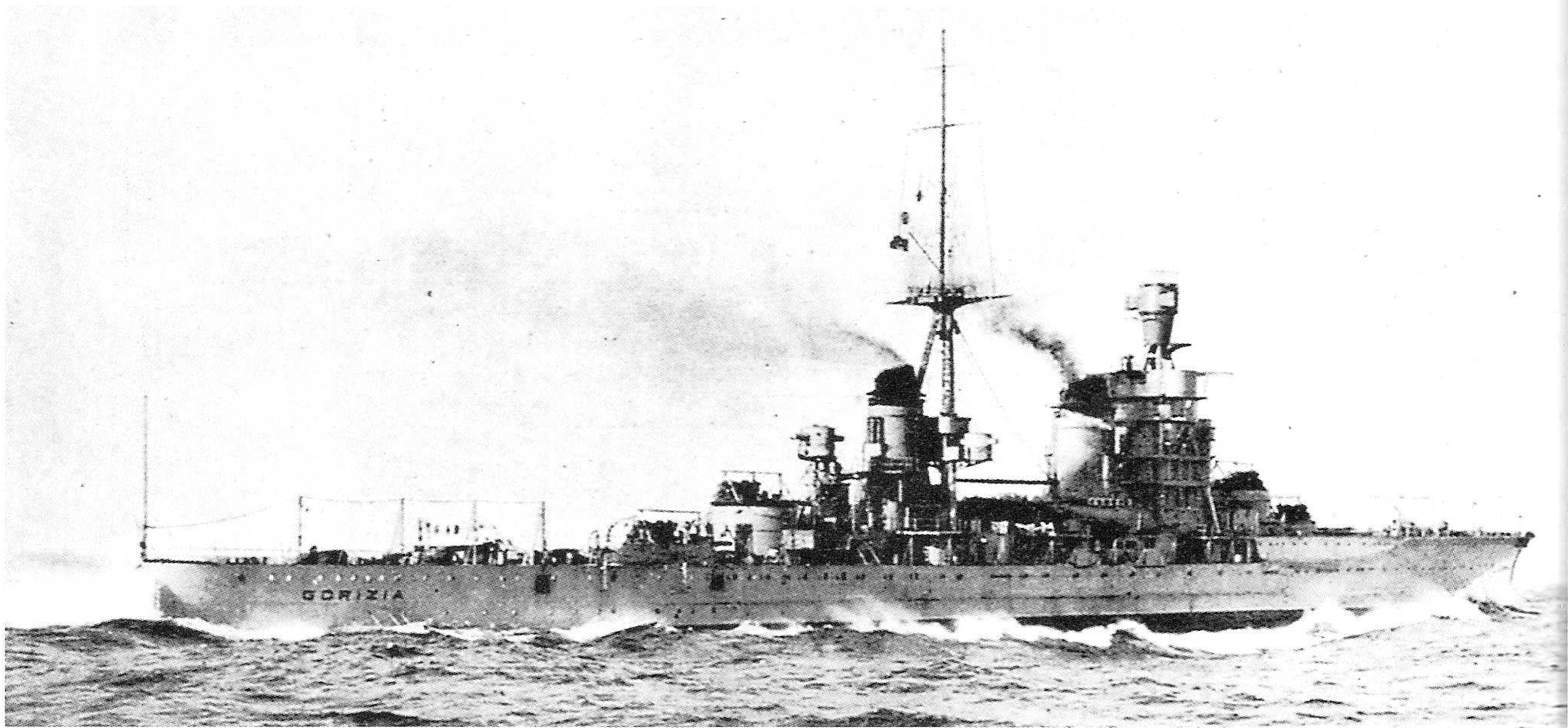
W programie rozbudowy floty włoskiej z roku 1928 zatwierd no budowę dwóch okrętów o rzeczywistej wyporności standardo 12 000 t, przy oficjalnej wyporności – 10 000 t.

Typ dwuokrętowej (pierwotnie) serii okrętów określono jako *Zara*, tak bowiem miał się nazywać pierwszy z nich. Dla drugie okrętu przewidziano nazwę *Fiume*[27].

W programach rozbudowy floty włoskiej z lat 1929 oraz 19 zatwierdzono budowę dwóch dalszych krążowników ciężkich typu Za oraz jednego typu *Trento*. W sumie zatem, wliczając dwa okręty ty *Trento*, Regia Marina miała liczyć w roku 1933, kiedy przewidywa wcielenie do służby krązownika *Bolzano* (typu *Trento*), siedem now czesnych, krążowników ciężkich, tzw. „ośmiocalowych" od kalib armat artylerii głównej (203 mm = 8 cali).

[27] Nazwy większości krążowników ciężkich Regia Marina nawiązują do włoskich zdo czy po zakończeniu I wojny światowej. Zara to nazwa obecnie chorwackiego portu Za a Fiume – to również chorwacka Rijeka.

Krążownik ciężki *Gorizia* na próbach morskich z zamarkowanymi krawędziami wież artylerii głównej.



We wrześniu 1928 roku włoskie Ministerstwo Marynarki złożyło zamówienia na budowę dwóch pierwszych okrętów z opisywanej serii. Krążownik *Zara* miał zostać zbudowany na stoczni nowo powstałego koncernu Odero Terni Orlando (w skr. OTO) w La Spezia, natomiast *Fiume* w stoczni Stablimento Tecnico Triestino w Trieście.

Jako pierwszą położono stępkę pod *Fiume* 29 kwietnia 1929 roku, a wodowanie odbyło się 27 kwietnia 1930 roku. Pod drugi okręt omawianego typu stępkę, co prawda położono w przeszło dwa miesiące później, bo 4 lipca 1929 roku, jednak wodowanie okrętu *Zara* miało miejsce tego samego dnia, co *Fiume*. Przekazanie do służby w przypadku *Zara* miało miejsce 20 października 1931 roku, podczas gdy *Fiume* przeszło miesiąc później, 23 listopada 1931 roku.

W październiku 1929 roku złożone zostało w stoczni koncernu Odero Terni Orlando w Livorno zamówienie na trzeci krążownik ciężki typu *Zara*. Okręt ten otrzymał nazwę *Gorizia* od miasta położonego na północ od Triestu, nad rzeką Isonzo u podnóża Alp Julijskich. Stępkę pod ten okręt położono 17 marca 1930 roku, wodowanie nastąpiło jeszcze w tym samym roku – 28 grudnia, a oddanie do służby w rok później – 23 grudnia 1931 roku.

W tym samym okresie zostało złożone na stoczni Ansaldo w Genui zamówienie na trzeci krążownik ciężki typu *Trento*, któremu nadano nazwę *Bolzano* (miasto nad rzeką Adyga w rejonie Dolomitów w północnych Włoszech). Stępkę pod ten okręt położono 11 czerwca 1930 roku, wodowanie nastąpiło 31 sierpnia 1932, a oddano go do służby 19 sierpnia 1933 roku.

Wyporności okrętów typu *Zara*

Nazwa okrętu	Wyporność standardowa	normalna	pełna
Zara	11 870 t	13 580 t	14 530 t
Fiume	11 508 t	13 260 t	14 168 t
Gorizia	11 900 t	13 660 t	14 560 t
Pola	11 730 t	13 531 t	14 360 t

Ostatni okręt typu *Zara* został zamówiony pod koniec 1930 roku na stoczni Odero Terni Orlando w Livorno. Stępkę położono 17 marca 1931 roku, okręt zwodowano 5 grudnia tegoż roku, a do służby przekazano 21 grudnia 1932 roku. Otrzymał on nazwę *Pola* (obecnie Pula w Chorwacji).

Uwagę zwracają krótkie czasy budowy okrętów typu *Zara*. I tak *Zara* był budowany 27 miesięcy i 16 dni, *Fiume* – 30 miesięcy i 24 dni, *Gorizia* – 21 miesięcy i 6 dni, a *Pola* – jedynie 21 miesięcy i 4 dni.

Okręty te miały długość całkowitą 182,80 m (długość między pionami – 180 m), szerokość maksymalną – 20,60 m, natomiast zanurzenie przy wyporności normalnej – 6,2 m, a przy pełnej – 7,2 m.

Uwagę zwraca mniejsza aż o 14,16 m długość okrętów typu *Zara* w porównaniu z krążownikami ciężkimi typu *Trento*, opisywanymi w pierwszej części niniejszej publikacji. Zrekompensowane to zostało – przy nieco większych wypornościach – większą pełnotliwością kadłuba oraz nieco większym zanurzeniem przy wyporności pełnej.

Podział kadłuba

Kadłub krążownika typu *Zara* został podzielony na 18 przedziałów wodoszczelnych grodziami poprzecznymi, których usytuowanie zostało przedstawione na rysunku przekroju wzdłużnego okrętu *Zara*. Dodatkowo dwie maszynownie turbinowe, zawarte między grodzią łamaną nr 6 i grodzią nr 7 oraz między grodziami nr 9 i 10 oddzielono od sąsiadujących kotłowni grodziami wzdłużnymi w płaszczyźnie symetrii okrętu.

Poziomy podział kadłuba przedstawia się – licząc od góry – następująco:
- pokład nadbudówki, sięgający od dziobu do wieży działowej „C";
- pokład górny, ciągły;
- pokład pancerny (zw. artyleryjskim);
- międzypokład górny;
- międzypokład dolny;
- dno podwójne.

W pomieszczeniach między grodziami nr 1-3 znajdowały się maszynownia sterowa, w pomieszczeniu między grodziami nr 4-6 usytuowane były rufowe magazyny amunicyjne, od grodzi nr 6 do grodzi nr 11 umieszczono przedziały siłowniane, kotłownie i pomieszczenia



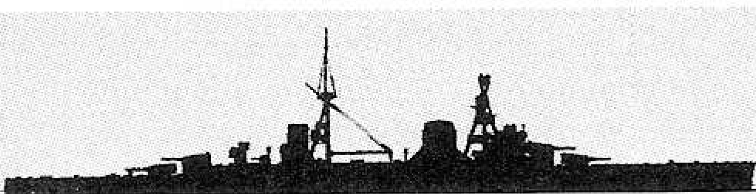
Krążownik ciężki *Zara* – bryła pomostu bojowego z dalmierzami 5 m – głównym na szczycie czworonożnego masztu i „zapasowym" nad niewidoczną na tej fotografii pancerną wieżą dowodzenia – dla armat kal. 203 mm oraz bocznymi 3 m dla armat uniwersalnych kal. 100 mm.

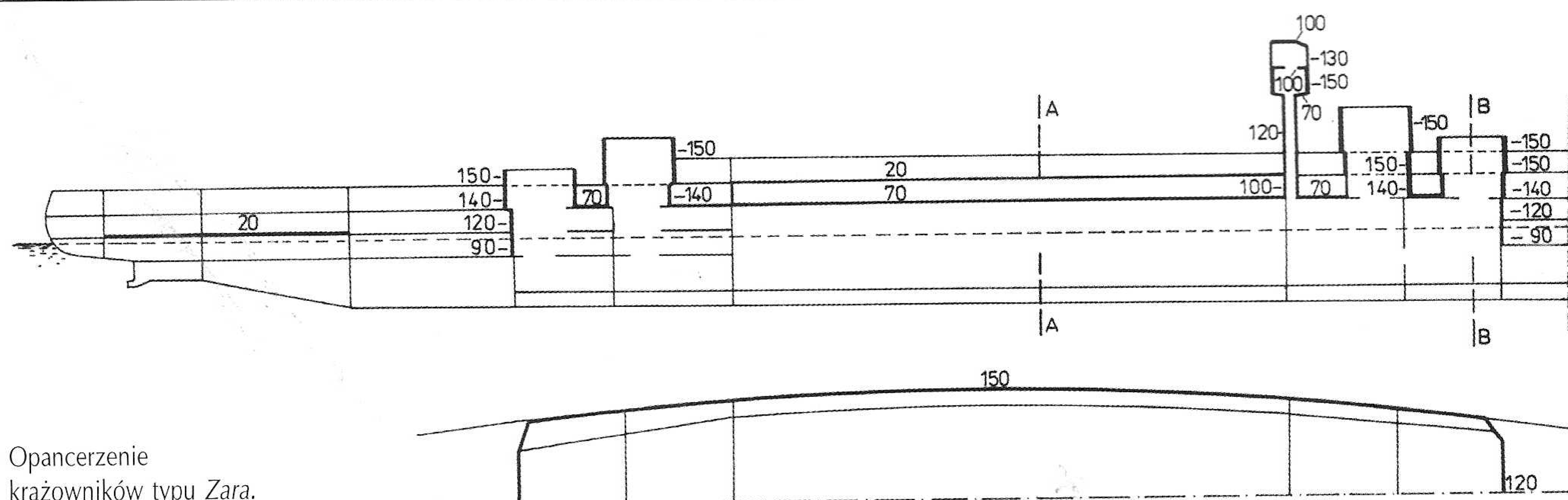
prądnic oraz mechanizmów pomocniczych, przedziały między grodzią nr 11 i 13 to dziobowe komory amunicyjne, a w przedziałach dziobowych mieściły się: hangar, zbiorniki paliwa, komora łańcuchowa i mechanizmy urządzeń kotwiczno-cumowniczych.

W nadbudówce między wieżą działową „B" i przednim kominem znajdowały się stanowiska dowodzenia okrętu, stanowiska kierowania ogniem, pomieszczenia dowódcy okrętu i admiralskie oraz kabina nawigacyjna i urządzenia obserwacyjne i radiolokacyjne.

Opancerzenie

Jak wspomniano uprzednio, przy planowaniu budowy krążowników ciężkich typu *Zara* przewidywano zwiększenie grubości opancerzenia w stosunku do okrętów typu *Trento*.





Opancerzenie krążowników typu *Zara*.

Jak przedstawiono na rysunku, pas pancerza burtowego rozciągał się od grodzi oznaczonej nr 4 do grodzi nr 13 i osłaniał wszystkie komory amunicyjne oraz pomieszczenia siłowniane. Grubość płyt tego pasa była zmienna i od poziomu dolnego międzypokładu do linii wodnej wynosiła 100 mm, natomiast od linii wodnej do pokładu pancernego wynosiła 150 mm. Pokład pancerny, biegnący na tej samej długości, miał płyty o grubości 70 mm. Oznaczało to zwiększenie w stosunku do okrętów typu *Trento* o 114% grubości pasa burtowego, a o 40% pancerza pokładowego. Burty powyżej pokładu pancernego miały 30 mm grubości, natomiast górny pokład ciągły – 20 mm.

Pomieszczenia maszyny sterowej osłaniał pokład o grubości również 20 mm, natomiast górne powierzchnie grodzi nr 3 i grodzi nr 13 miały pomiędzy międzypokładami grubość 90 mm, a od górnego międzypokładu do pokładu pancernego – 120 mm.

Grubość płyt pancernych wież artylerii głównej w rejonie między pokładem pancernym i górnym wynosiła 140 mm, powyżej – 150 mm.

Podobnie silne opancerzenie miały stanowiska dowodzenia i kierowania ogniem, jak przedstawiono na rysunku.

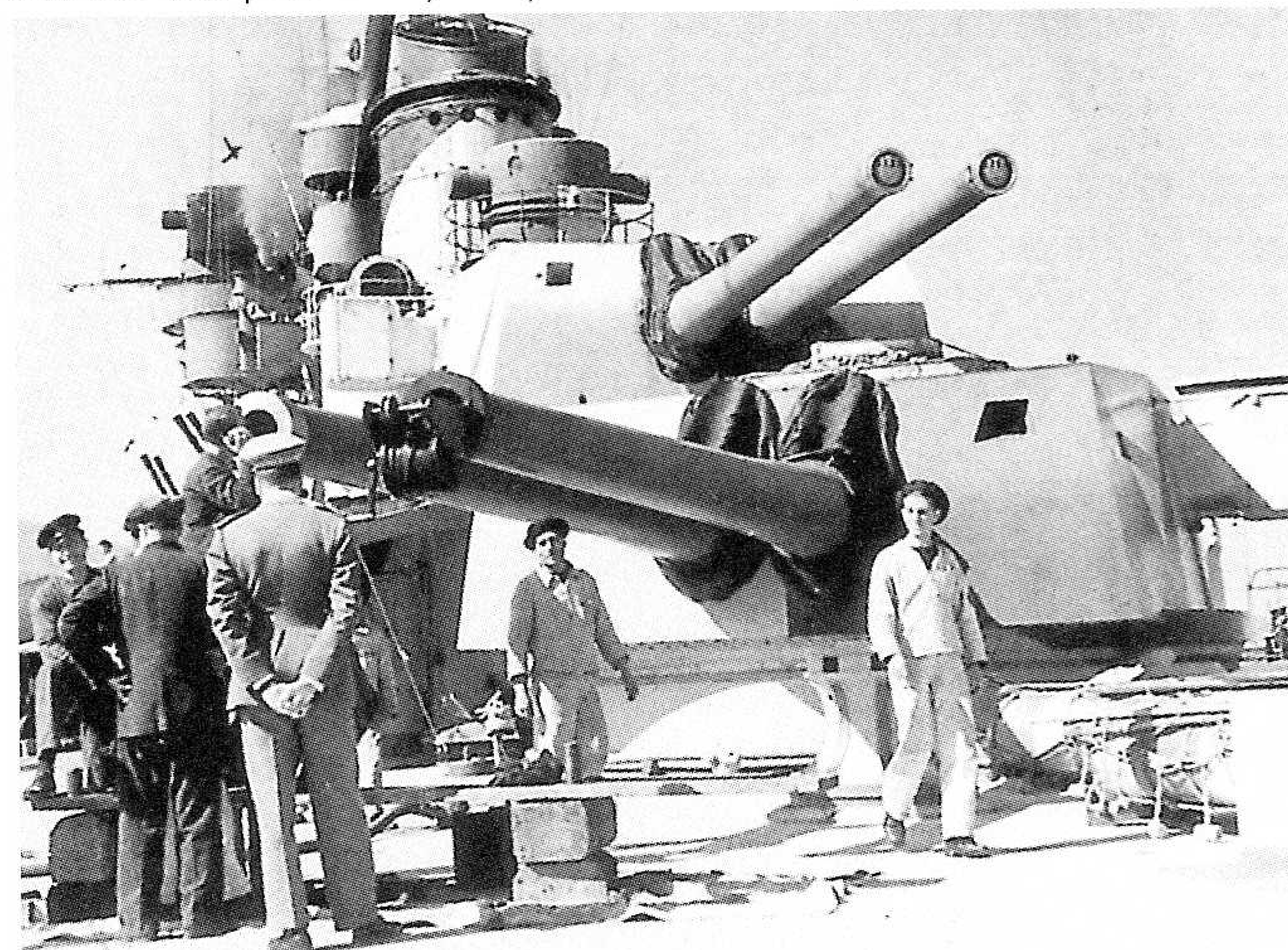
Uzbrojenie

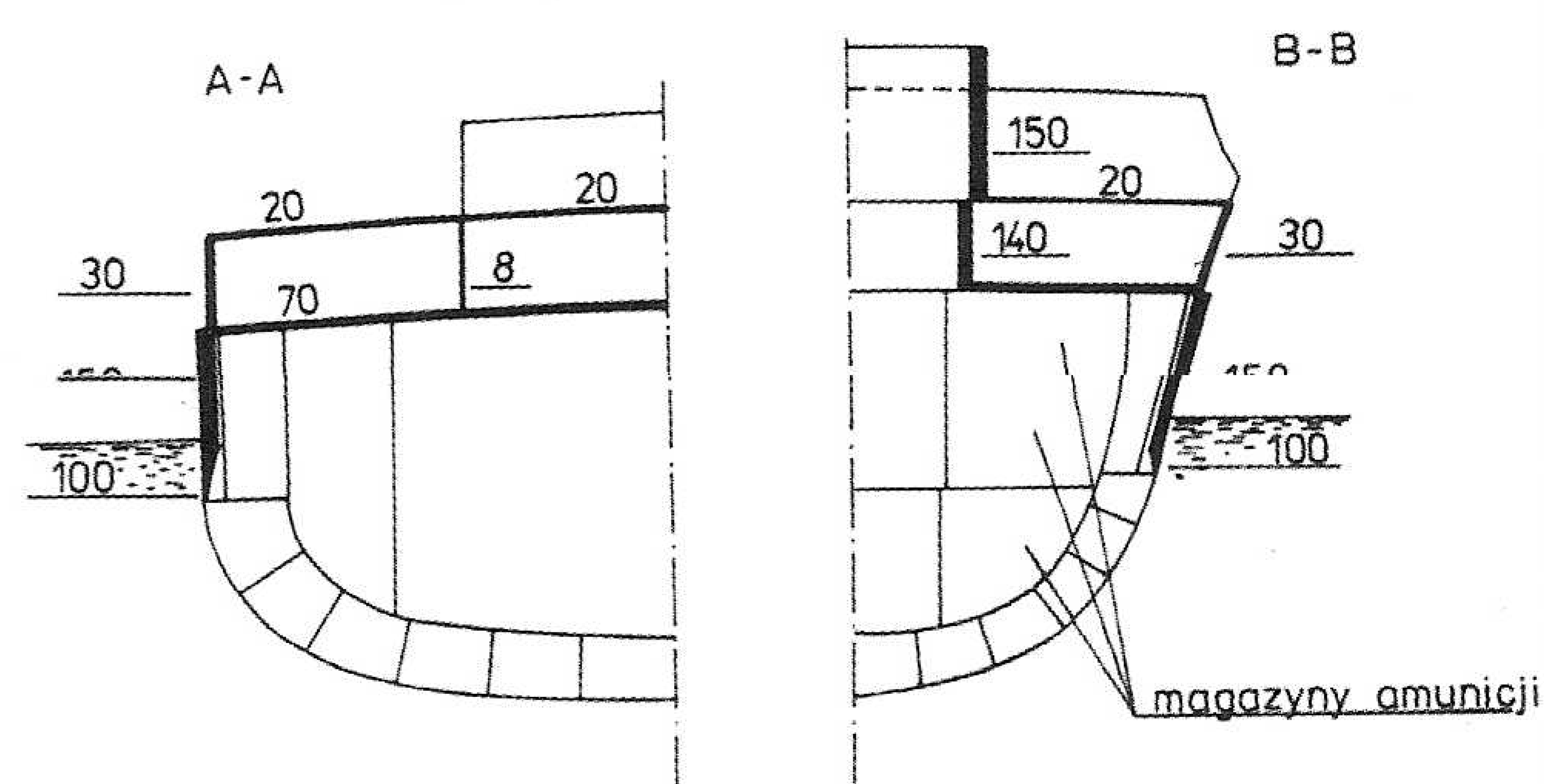
W trakcie budowy krążowniki ciężkie typu *Zara* zostały wyposażone w następujące uzbrojenie:

- 4 wieże dwudziałowe armat kal. 203 mm L/53;
- 8 zdwojonych stanowisk armat uniwersalnych kal. 100 mm L/47;
- 4 pojedyncze działka kal. 40 mm L/39 (początkowo dwa pierwsze krążowniki nie były wyposażone w uzbrojenie tego kalibru);
- 4 zdwojone, przeciwlotnicze karabiny maszynowe kal. 13,2 mm.

Rozmieszczenie wież artyleryjskich głównego kalibru było identyczne jak na krążownikach typu *Trento*.

Krążownik ciężki *Gorizia* wiosną 1942 r. w Mesynie – rufowe wieże armat kal. 203 mm podczas wymiany koszulek działowych.





Cztery zdwojone stanowiska armat uniwersalnych kal. 100 mm ustawione zostały na górnym pokładzie ciągłym, po obu bocznych ścianach nadbudówki w centralnej części okrętu, między dwoma kominami. Cztery pozostałe zdwojone stanowiska armat znajdowały się na pokładzie nadbudówki na platformach po obu stronach przedniego i tylnego masztu.

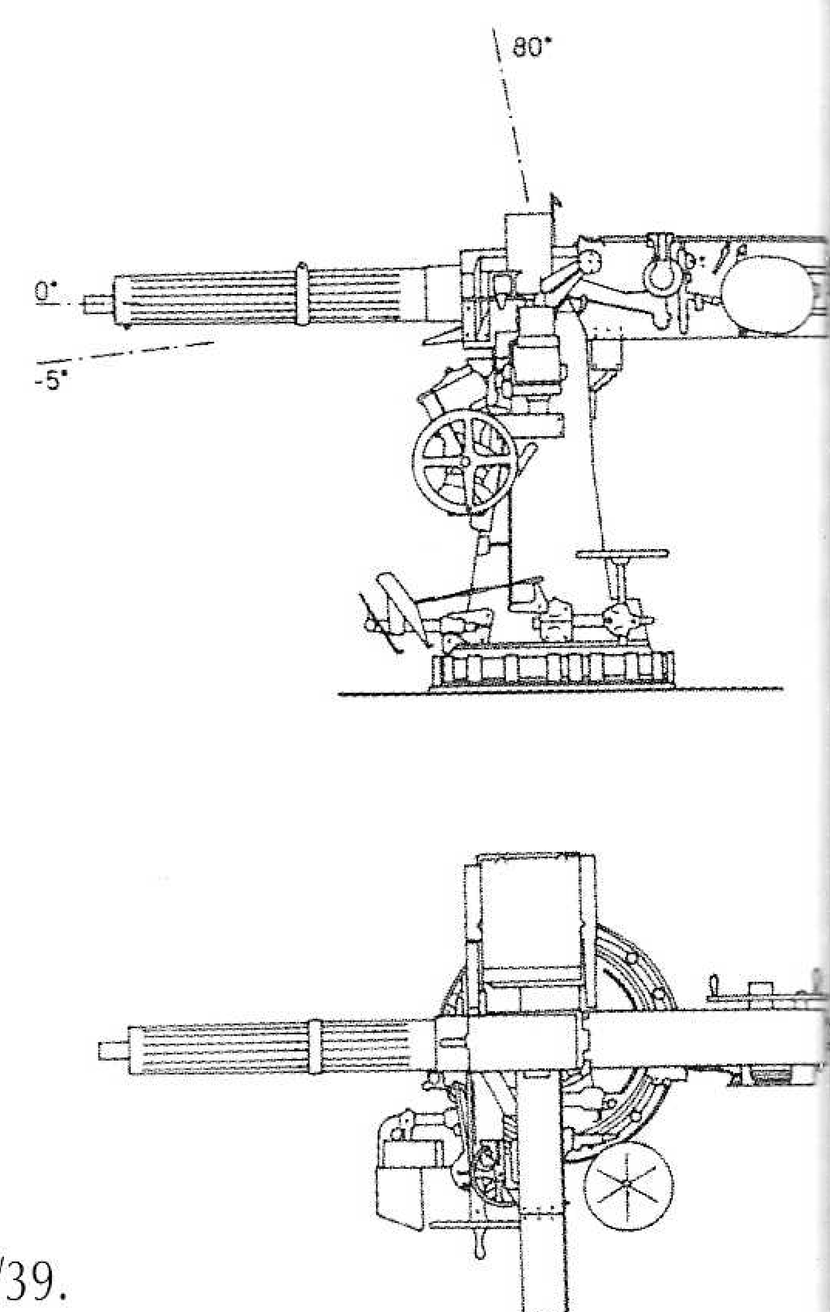
Przeciwlotnicze karabiny maszynowe zamontowano na platformach na masztach. Dwa podwójne zestawy na przednim maszcie na wysokości 24 m nad linią zanurzenia, dwa pozostałe na maszcie rufowym na wysokości 16 m nad linią zanurzenia.

Armaty artylerii głównej wyprodukowano w zakładach Ansaldo według wzoru 1929. Były one prawie identyczne z działami tego samego kalibru zainstalowanymi na krążownikach typu *Trento* i miały następującą charakterystykę:

– masa całkowita	19,5 t
– masa pocisku	118 kg
– masa ładunku miotającego	52 kg
– prędkość wylotowa pocisku	900 m/s
– zasięg maksymalny	ok. 30 000 m

Armaty średniego kal. 100 mm L/47 na krążownikach typu *Zara* były identyczne z zainstalowanymi na okrętach typu *Trento*.

Jak wcześniej wspomniano, działka kal. 40 mm L/39 Vickers zamontowano jedynie na krążownikach *Pola i Gorizia*. Umieszczone one zostały w liczbie czterech na okręt – po dwa pojedyncze działka po obu stronach przedniego komina, na pokładzie nadbudówki oraz na pokładzie górnej nadbudówki, jak



Działko plot. kal. 40 mm L/39.

przedstawiono na rysunku przedstawiającym fragment centralnej części krążownika *Gorizia* według stanu na rok 1931.

Działka kal. 40 mm L/39 Vickers produkowano we Włoszech na podstawie licencji otrzymanej z Wielkiej Brytanii jeszcze w latach I wojny światowej.

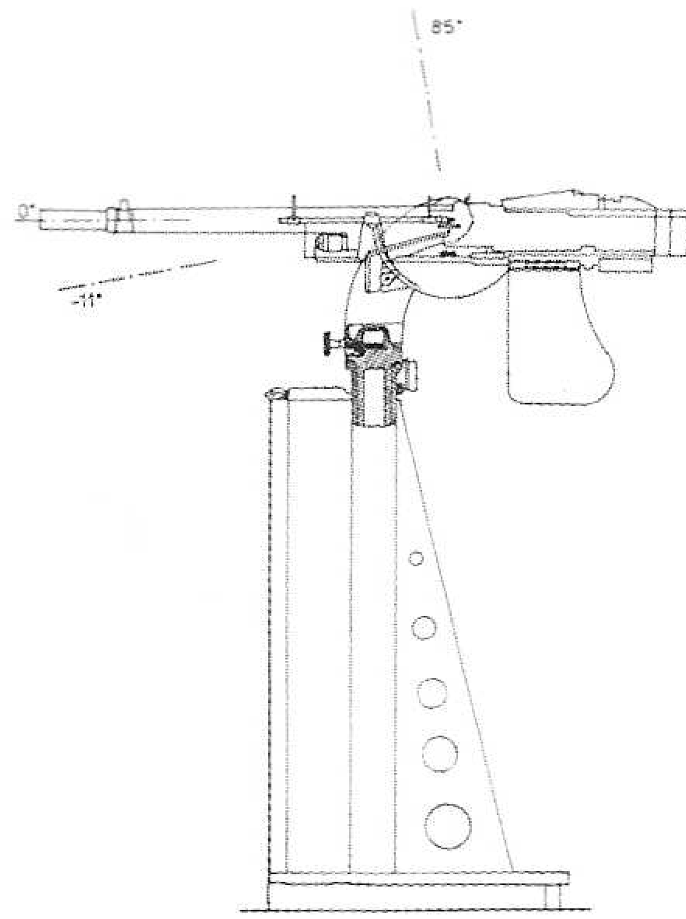
Masa pojedynczego działka wraz z podstawą wynosiła 852 kg, masa pocisku – 0,9 kg, zasięg około 4500 m. Po przebyciu takiego dystansu następowało samozniszczenie pocisku.

Kąt podniesienia lufy działka wynosił od -5° do +80°, amunicja ładowana była w pojemnikach zawierających 50 naboi, zaś obsługa liczyła 5 osób.

Na rysunku fragmentu krążownika *Gorizia* wg stanu na 1931 r. widoczne są również miejsca zainstalowania przeciwlotniczych karabinów maszynowych kal. 13,2 mm L/75,7 Breda M 1931.

Uzbrojenie zarówno średniego kalibru, jak też obrony przeciwlotniczej zostało pod koniec 1937 roku zmodyfikowane na wszystkich czterech jednostkach typu *Zara*. W ramach przeprowadzonej zmiany zostały zdemontowane dwa rufowe zestawy zdwojonych armat uniwersalnych kal. 100 mm, a na ich miejsce zainstalowano cztery działka plot. kal. 37 mm L/54 Breda.

Rysunek i charakterystyka takiego działka zostały przedstawione w opisie krążowników ciężkich typu *Trento*, a rozmieszczenie – na szkicu centralnego fragmentu krążownika *Gorizia* z roku 1942.



Zdwojony przeciwlotniczy karabin maszynowy kal. 13,2 mm L/75,7 Breda M 1931.

CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA

Zdwojony karabin maszynowy kal. 13,2 mm L/75,7 Breda M 1931

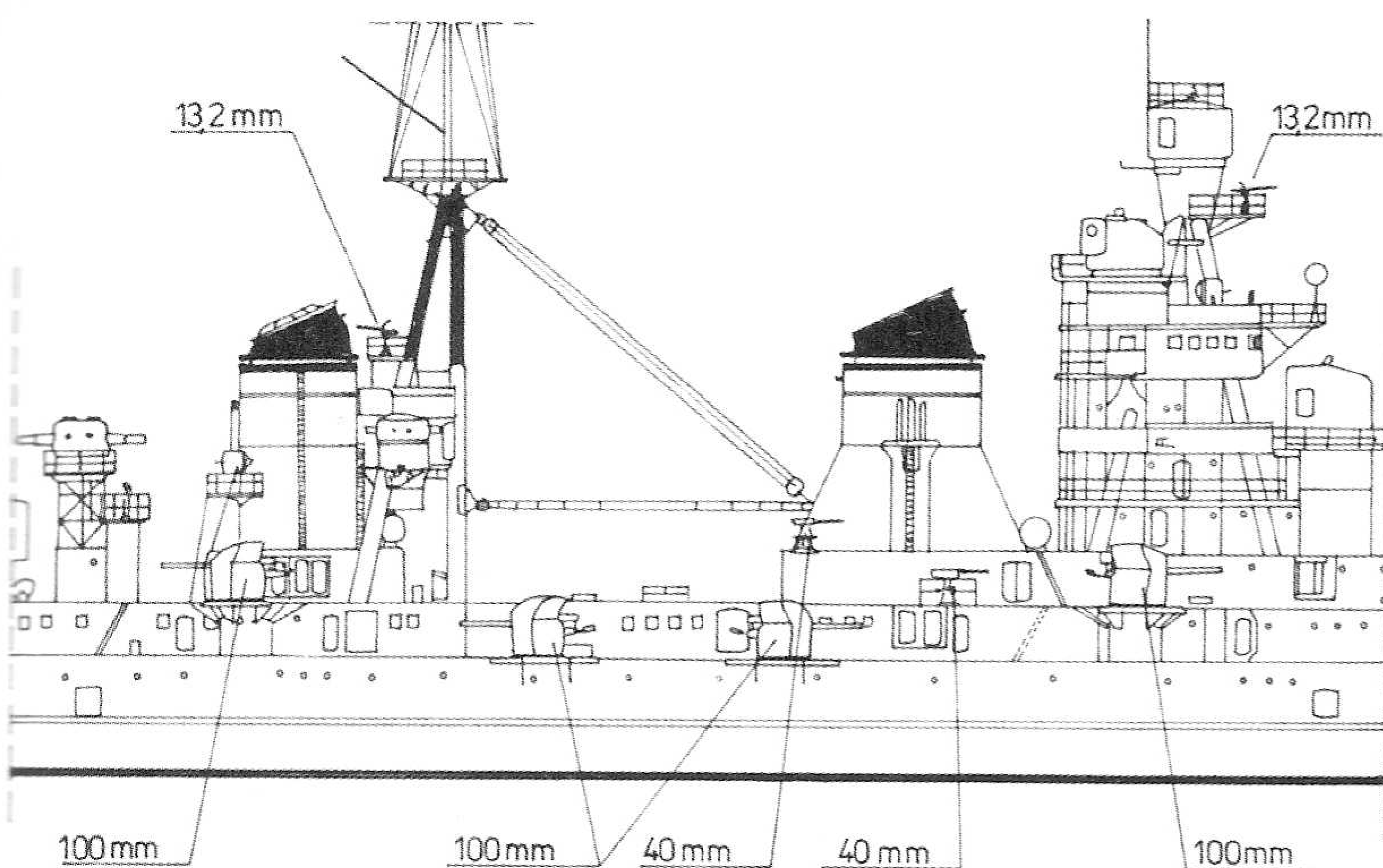
kaliber	13,2 mm
masa zespołu	695 kg
masa pocisku	0,051 kg
masa ładunku	0,0154 kg
prędkość wylotowa pocisku	790 m/s;
maksymalny zasięg	6000 m
szybkostrzelność	500 strz./min
magazynek	30 naboi
chłodzenie	powietrzne

W momencie przystąpienia Włoch do wojny, w czerwcu 1940 roku, wszystkie cztery krążowniki typu *Zara* miały jednolite uzbrojenie, na które składało się:

- 8 armat kal. 203 mm;
- 12 armat kal. 100 mm;
- 8 działek plot. kal. 37 mm;
- 8 karabinów maszynowych kal. 13,2 mm.

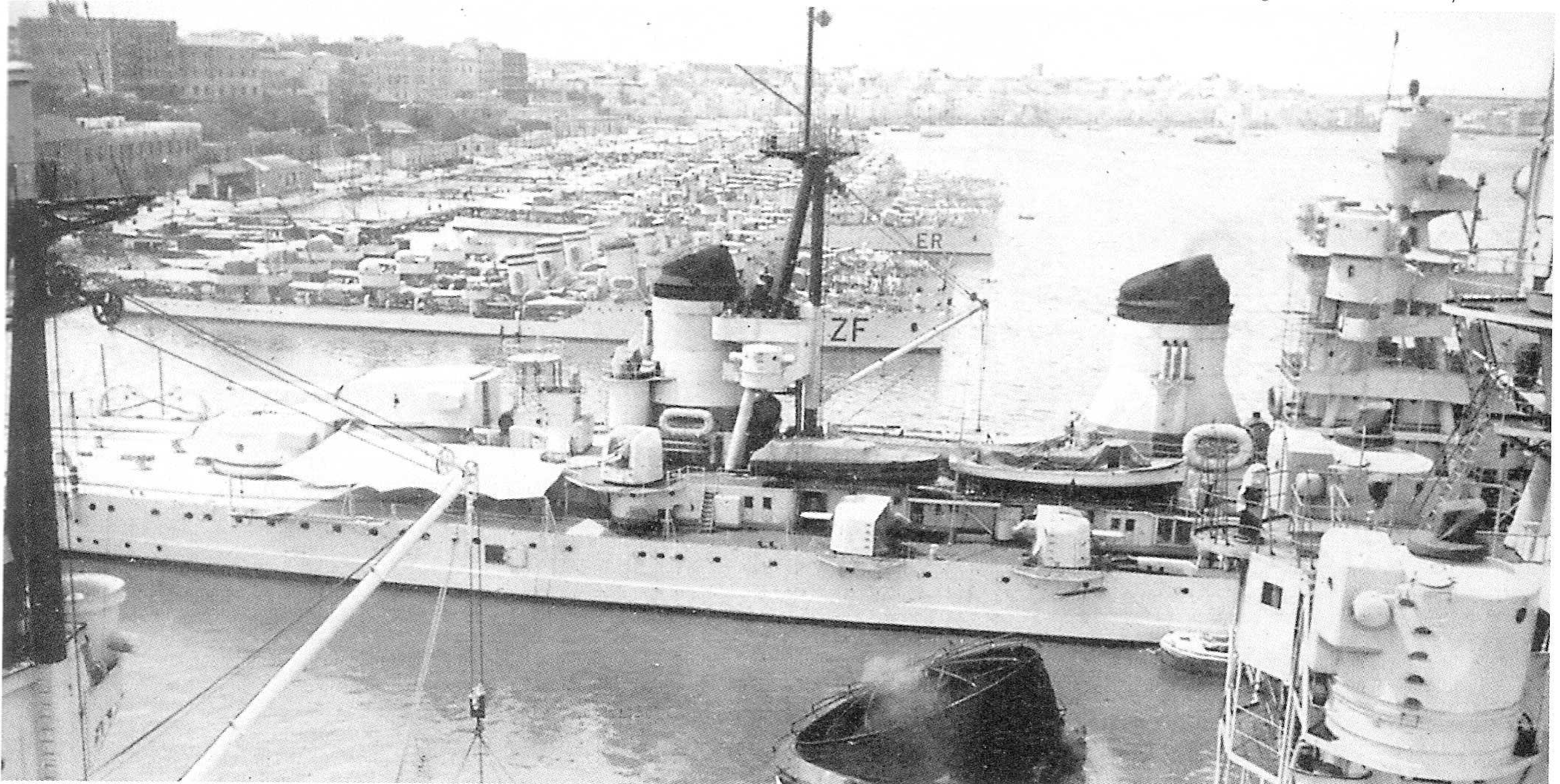
W 1942 roku na okręcie *Gorizia* zostały zamontowane dodatkowo dwa pojedyncze przeciwlotnicze karabiny maszynowe kal. 13,2 mm na dobudowanych platformach po obu stronach wieży „B" artylerii głównej, jak przedstawiono na rysunku.

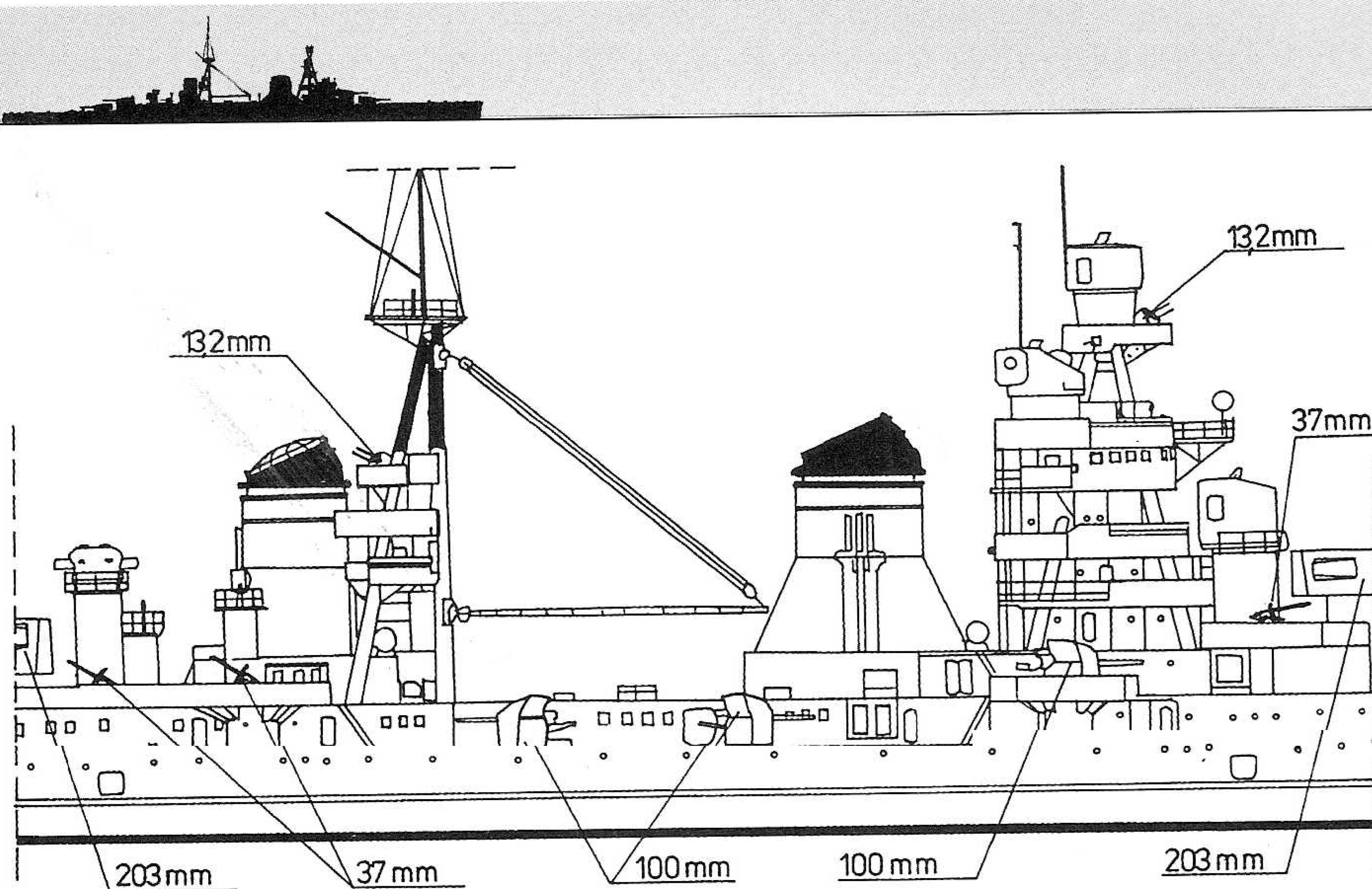
Komory amunicyjne na opisywanych okrętach znajdowały się pod każdą z wież, jak przedstawiono na rysunku opancerzenia krążowników typu *Zara*. Mieściły się one częściowo pod linią wodną jak też w obrębie chronionym przez burtowy pas pancerny oraz pancerny pokład i usytuowane były na trzech poziomach pod dolnym międzypokładem i na obu międzypokładach.



Fragment centralnej części krążownika *Gorizia* wg stanu na koniec roku 1931.

Śródokręcie krążownika ciężkiego *Gorizia*. Na pierwszym planie kołpak pierwszego komina oraz stanowisko kierowania ogniem na bliźniaczym *Fiume*.





Fragment centralnej części krążownika *Gorizia* wg stanu na rok 1942.

Moc i prędkość uzyskana na próbach			
Nazwa okrętu	Moc [KM]	Prędkość [w.]	Obroty śrub [min^{-1}]
Zara	97 900	33,87	269,8
Fiume	100 320	32,17	283,2
Gorizia	106 060	33,90	266,1
Pola	96 274	33,70	263,4

Rozplanowanie magazynów amunicyjnych przedstawione jest również na rysunku przekroju wzdłużnego krążownika *Zara* oraz na widoku na dolny międzypokład.

W pierwszym okresie po wcieleniu okrętów do służby na krążownikach typu *Zara* zaokrętowane były dwa dwupłatowe wodnosamoloty typu Piaggio P.G. bis, mieszczące się w hangarze, który znajdował się na pokładzie artyleryjskim (pancernym) przed wieżą działową „A" (między grodziami nr 13 i 14), jak przedstawiono na przekroju wzdłużnym. Start odbywał się z katapulty, prowadzącej od pokrywy hangaru do dziobu okrętu. W 1938 roku na opisywane okręty wprowadzono wodnosamoloty I.M.A.M. Ro 43 (patrz opis krążowników typu *Trento*).

Układ napędowy i mechanizmy

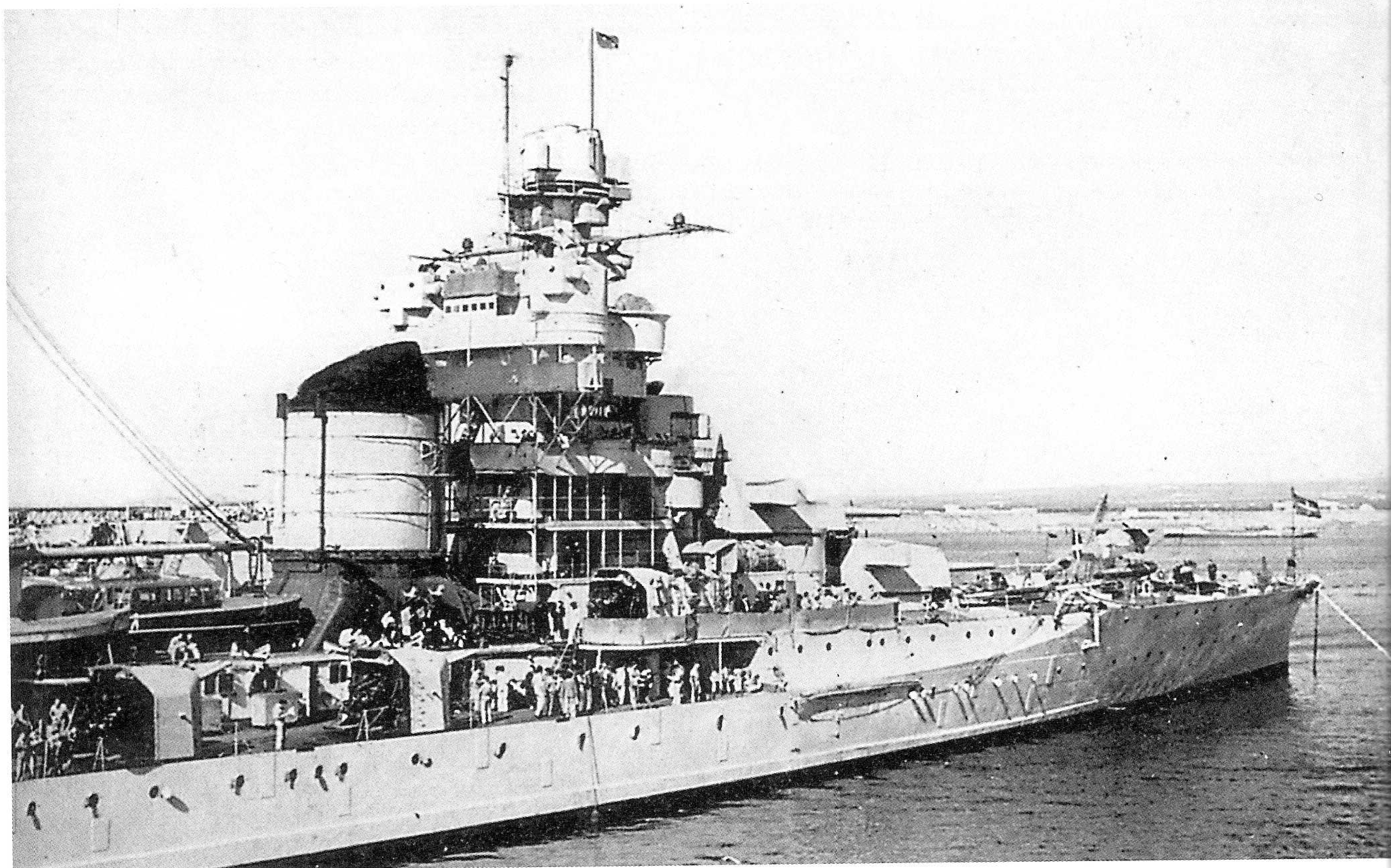
Układ napędowy krążowników typu *Zara* składał się z ośmiu kotłów (typu Yarrow na Fiume i Thornycroft na pozostałych trzech okrętach) oraz dwóch zespołów turbinowych typu Parsonsa z zębatymi przekładniami redukcyjnymi. Generalnie był to układ wzorowany na krążownikach lekkich typu *Bartolomeo Colleoni*.

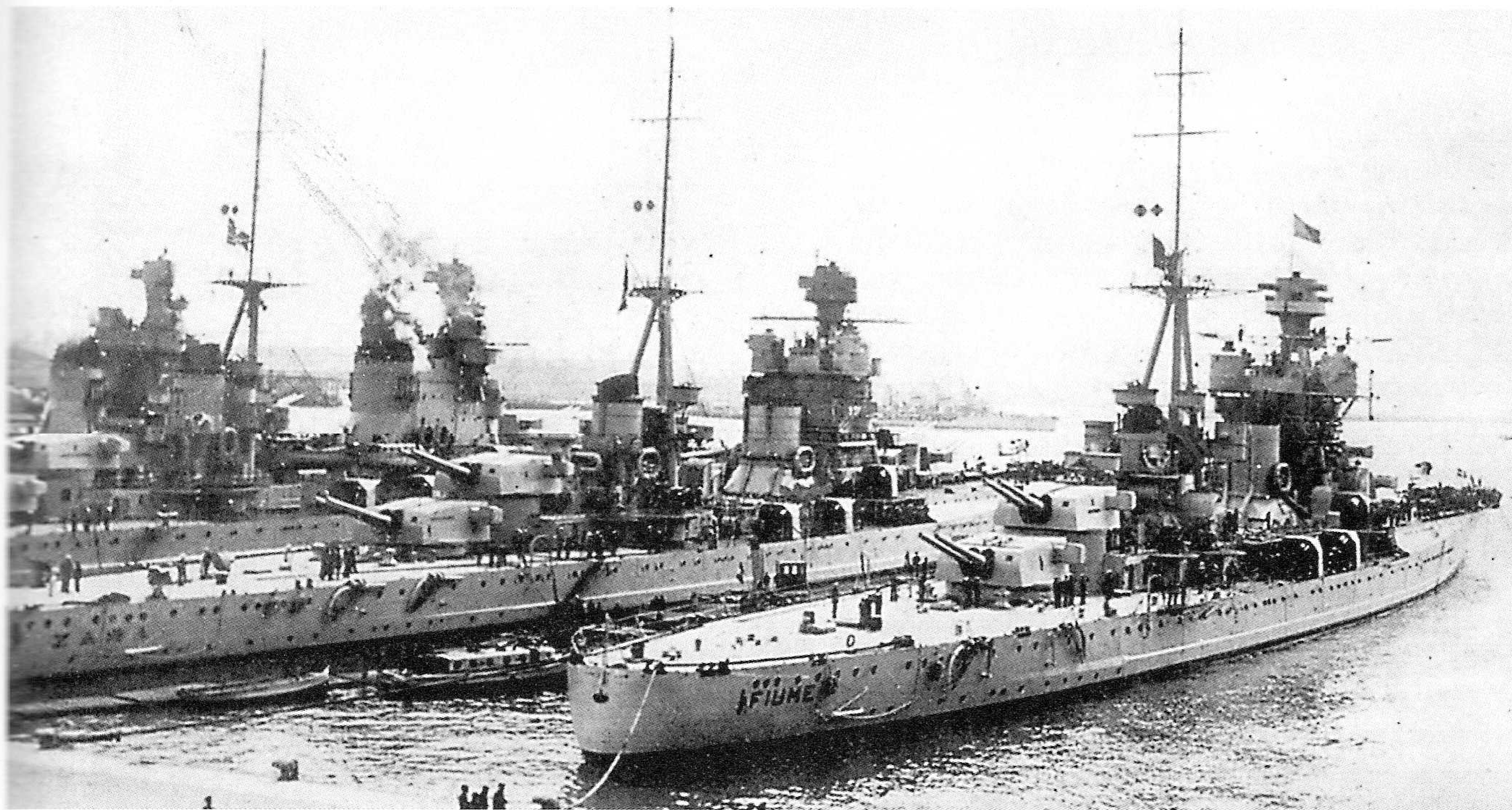
Kotły produkowały parę przegrzaną o ciśnieniu 25 kg/cm^2 (2,5 mPa) i temperaturze 325°C, a rozmieszczone były w następujący sposób:
- dwa kotły (każdy w oddzielnym pomieszczeniu) przed dziobową maszynownią;
- jeden kocioł po lewej burcie przy dziobowej maszynowni;
- cztery kotły (każdy w oddzielnym przedziale) pomiędzy dwiema maszynowniami;
- jeden kocioł po prawej burcie przy lewoburtowej, rufowej maszynowni.

Każdy z zespołów turbinowych napędzał jedną śrubę poprzez redukcyjną przekładnię zębatą. Ze względu na rozmieszczenie zespołów turbinowych, jak przedstawiono na wi-

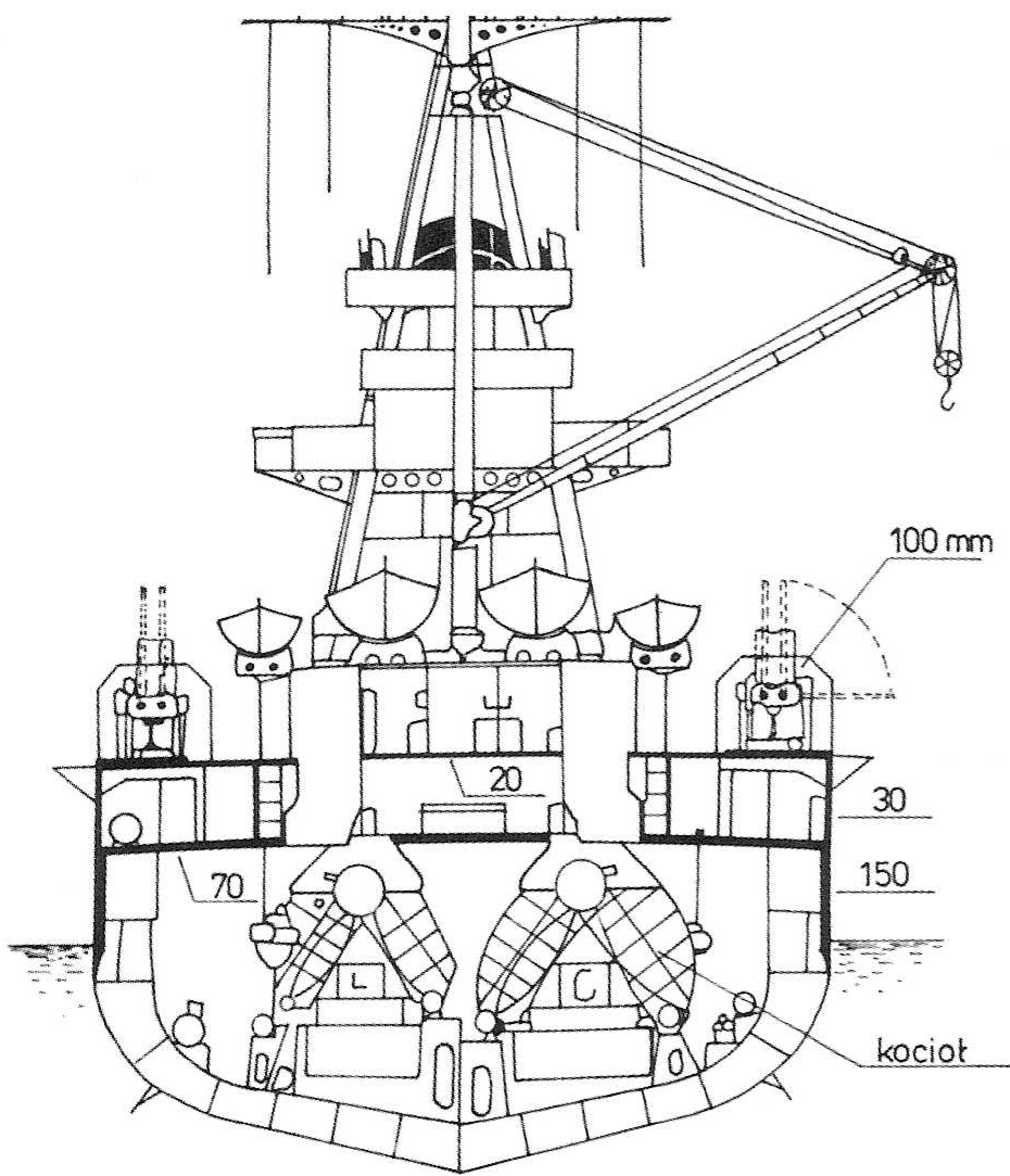
Zapas paliwa		
Nazwa okrętu	Normalny	Maksymalny
Zara	1450 t	2400 t
Fiume	1450 t	2400 t
Gorizia	1450 t	2350 t
Pola	1540 t	2320 t

Rok 1940 – widok na bryłę wieży dowodzenia i pierwszy komin krążownika ciężkiego *Zara*.





Włoskie krążowniki ciężkie typu *Zara* – od lewej *Gorizia, Pola, Zara* i *Fiume*.



Przekrój poprzeczny przez kotłownie krążownika *Gorizia* między grodziami nr 7 i 8. Widok w kierunku rufy.

Zasięg [w Mm] **w zależności od prędkości**

Nazwa okrętu	Prędkość [w.] 16	18	25	31	31,5	32
Zara	5361		3390	1958		
Fiume	4480		2675			1155
Gorizia	5434	4797				1792
Pola	5230		3310		1915	

wg Giorgerini, op. cit., s. 495.

Zestawienie mas okrętów typu *Zara*

	Zara masa [t]	%	*Fiume* masa [t]	%	*Gorizia* masa [t]	%	*Pola* masa [t]	%
Kadłub	3 099	28,1	2 907	27	3 003	28,1	2 987	27,7
Pancerze	2 688	24,4	2 716	25,2	2 661	24,9	2 681	24,9
Uzbrojenie	1 372	12,5	1 334	12,4	1 240	11,6	1 328	12,3
Urządzenia napędowe i pomocnicze	1 407	12,8	1 394	12,9	1 418	13,3	1 409	13,1
Wyposażenie	1 594	14,5	1 537	14,3	1 494	14,0	1 513	14,0
Elementy ruchome, załoga itp.	850	7,7	890	8,2	870	8,1	858	8,0
Razem	11 010	100,00	10 774	100,00	10 686	100,00	10 776	100,00

wg Giorgerini, op. cit., s. 508.

doku na dolny międzypokład, wał napędowy prawej śruby przebiegał pod trzema kotłowniami i miał długość 78,5 m, natomiast wał napędowy lewej śruby – 50 m.

Analizując przedstawione zestawienie nasuwa się wniosek, że najmniej udanym technicznie okrętem serii był krążownik *Fiume*, przy tych samych bowiem zapasach paliwa zasięg był o 17% mniejszy przy ekonomicznej prędkości 16 w. i o 22% mniejszy przy prędkości 25 w. Wydaje się, że przyczyna takiego stanu rzeczy leżała w różnicy zainstalowanych na *Fiume* kotłów.

Podczas analizy zestawienia mas szczególną uwagę zwraca bardzo znaczna różnica udziału masy opancerzenia w porównaniu z okrętami klasy *Trento*.

W przypadku okrętów typu *Zara* wynosi on około 25% masy całkowitej, podczas gdy w przypadku typu *Trento* zaledwie około 8,7%, czyli nieomal trzykrotnie mniej.

Załoga

Załoga etatowa włoskich krążowników ciężkich typu *Zara* wynosiła 31 oficerów i 810 podoficerów i marynarzy, co oznaczało wzrost o 6 oficerów i aż o 112 podoficerów i marynarzy w stosunku do okrętów klasy *Trento*.

Kamuflaż

W czasie wojny na krążownikach typu *Zara*, podobnie jak i na innych włoskich okrętach, stosowano rozmaite wzory kamuflażowego malowania. Jeden z takich przykładów, w tym przypadku krążownika *Gorizia*, przedstawia załączony rysunek.

KRĄŻOWNIK CIĘŻKI *BOLZANO*

Na przełomie lat 1928/1929 we Włoszech, pod kierownictwem Ministerstwa Marynarki, prowadzono prace projektowe nad kolejnym, unowocześnionym typem krążownika ciężkiego. Prace konstruktorów szły w kierunku zbudowania okrętu uzbrojonego podobnie jak krążowniki ciężkie typu *Trento* i o podobnej wyporności, główny jednak nacisk położono na osiągnięcie maksymalnie dużej prędkości, w tej bowiem dziedzinie upatrywano uzyskanie przewagi w czasie walki z okrętami ewentualnego przeciwnika. Mniejszą wagę przywiązywano do opancerzenia okrętu.

W rezultacie pracy zespołu inżynierów powstał projekt okrętu, który był kombinacją kilku wcześniej zbudowanych jednostek tej klasy. Główne elementy konstrukcyjne i statecznościowe wzorowane były na krążownikach typu *Trento*, uzbrojenie (kaliber i typ armat, działek i przeciwlotniczych karabinów maszynowych) według krążownika *Zara*, a konstrukcja nadbudówki według krążownika *Pola*.

Założenia przedstawione konstruktorom spowodowały – między innymi – konieczność zwiększenia wyporności w stosunku do krążowników typu *Trento*, które – jak uprzednio wspomniano – i tak już przekraczały dozwolone przez konferencję waszyngtońską wartości.

Ostatecznie wyporność nowego krążownika ciężkiego, któremu nadano nazwę *Bolzano*[28], wynosiła jak niżej:

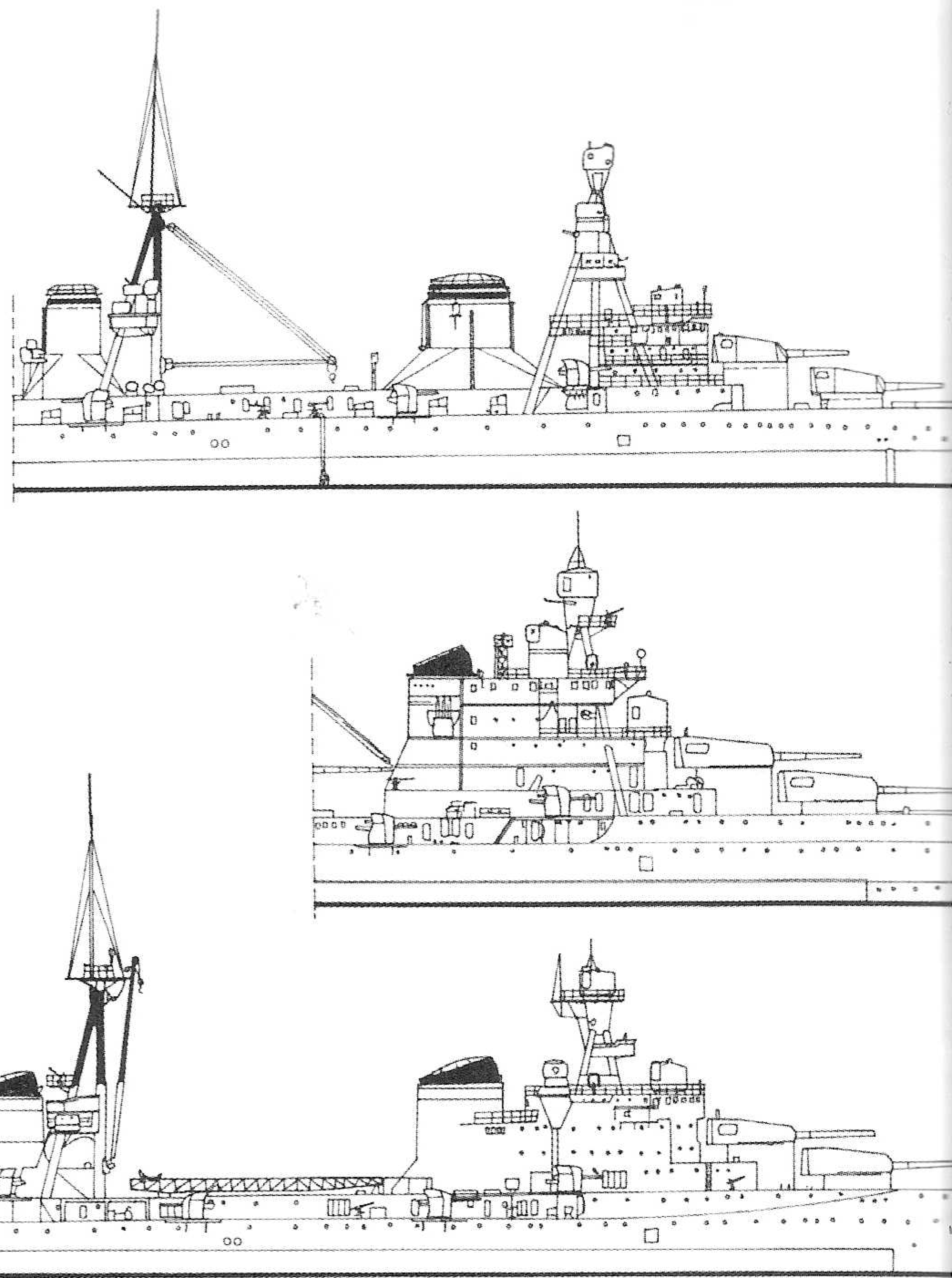
- wyporność standardowa – 11 065 t;
- wyporność normalna – 13 243 t;
- wyporność pełna – 13 885 t;

natomiast podstawowe wymiary:

- długość całkowita – 196,9 m;
- długość między pionami – 187,6 m;
- szerokość maksymalna – 20,6 m;
- zanurzenie – 6,6/6,8 m[29].

Zamówienie na budowę okrętu zostało złożone 25 października 1929 roku w stoczni Ansaldo w Genui, stępkę położono 11 czerwca 1930 roku, wodowanie nastąpiło 31 sierpnia 1932, a przekazanie do służby – w niecały rok później – 19 sierpnia 1933 roku.

Konstrukcja kadłuba i części pomieszczeń *Bolzano* wzorowana była generalnie na okrętach typu *Trento*, a zwiększenie wyporności



Porównanie konstrukcji nadbudówek krążowników: *Trento*, *Pola* i *Bolzano*.

uzyskano poprzez zmianę pełnotliwości głównie podwodnej częś[ci] okrętu.

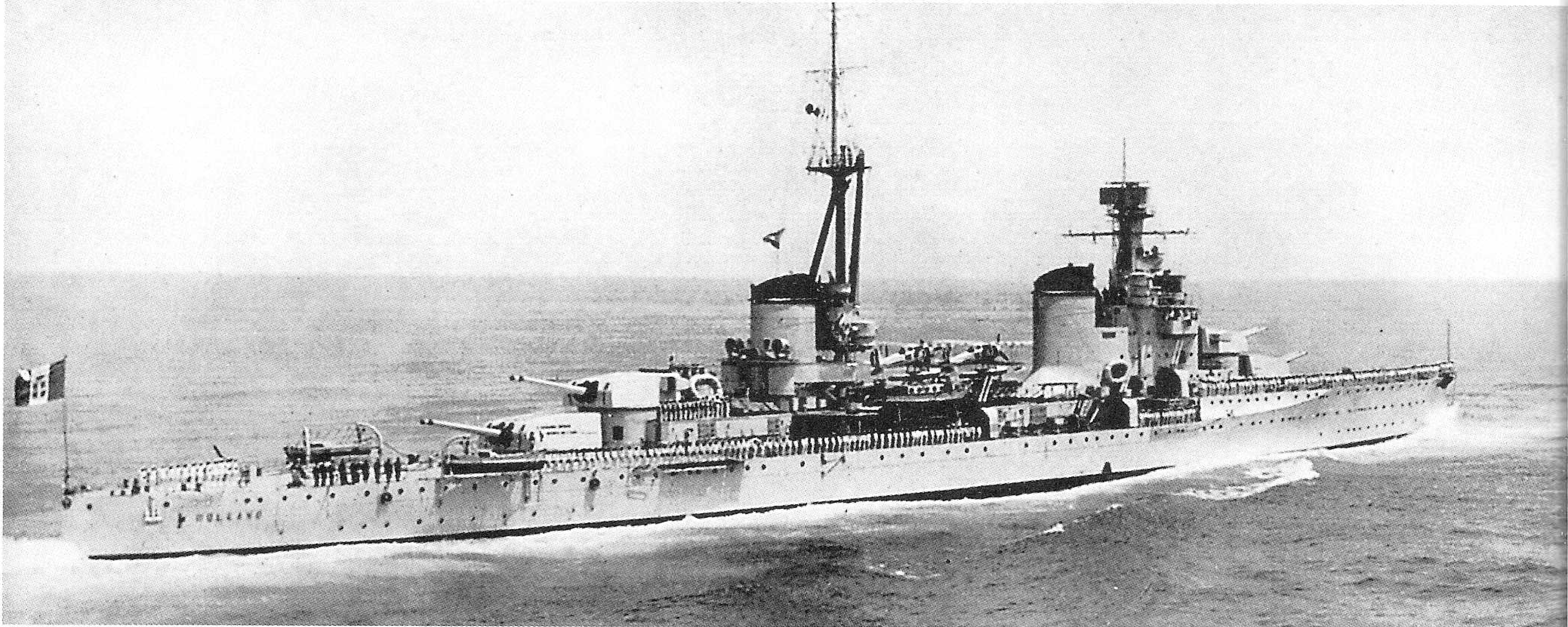
Na *Bolzano* wysokość dna podwójnego w płaszczyźnie symetr[ii] okrętu wynosiła 1,50 m, podczas gdy na *Trento* – 1,25 m. Zlikwidowa[-] ny również został hangar mieszczący się uprzednio przed wieżą art[y-] leryjską „A" i dwa samoloty okrętowane na *Bolzano* stacjonowały p[o] obu stronach dziobowego komina na specjalnych podporach, natomias[t] trzeci na katapulcie.

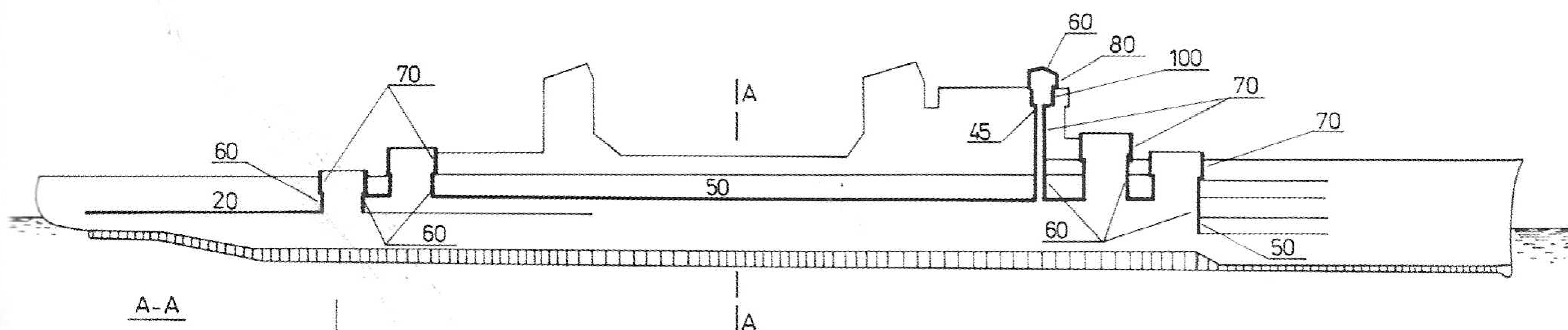
Umieszczenie katapulty, której długość wynosiła 24 m, na śród[-] okręciu pomiędzy dwoma kominami wymagało przesunięcia tylneg[o] komina bardziej ku rufie w stosunku do krążowników typu *Trent[o]*. Z kolei zmusiło to do poprowadzenia przewodów spalin odlotowych

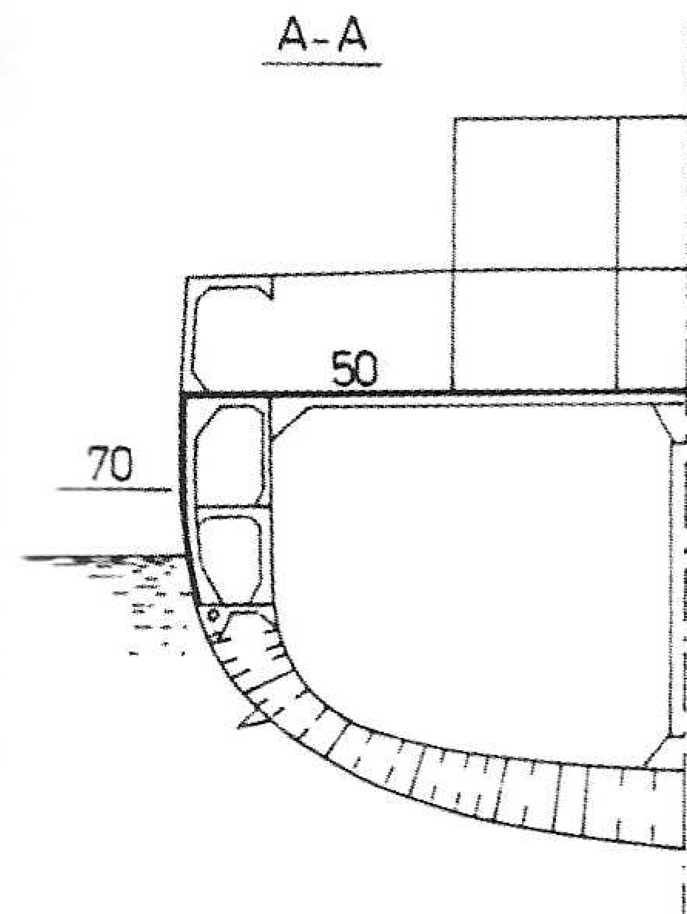
[28] Bolzano – miasto w północnych Włoszech.

[29] Dane wg Giorgerini, op. cit., s. 535.

Piękna fotografia krążownika ciężkiego *Bolzano* wykonana w maju 1938 r. podczas rewii floty w Neapolu.







Opancerzenie krążownika ciężkiego *Bolzano*.

obu rufowych kotłowni krążownika ciężkiego *Bolzano* skośnie pod pokładem górnym, jak przedstawiono na rysunku przekroju wzdłużnego. Wprowadziło to dalsze zmiany sylwetki tego okrętu w stosunku do pierwowzoru.

Przesunięcie rufowego komina do tyłu zmieniło ustawienie dwóch rufowych par armat kal. 100 mm. Zostały one na *Bolzano* umieszczone na platformach po obu stronach komina, co nieco zmniejszyło zakres pola ostrzału tych dział. Zmianie uległo również usytuowanie dwóch rufowych reflektorów oraz dodana została niewielka nadbudówka tworząca podstawę do zamocowania dalmierza rufowego.

Opancerzenie

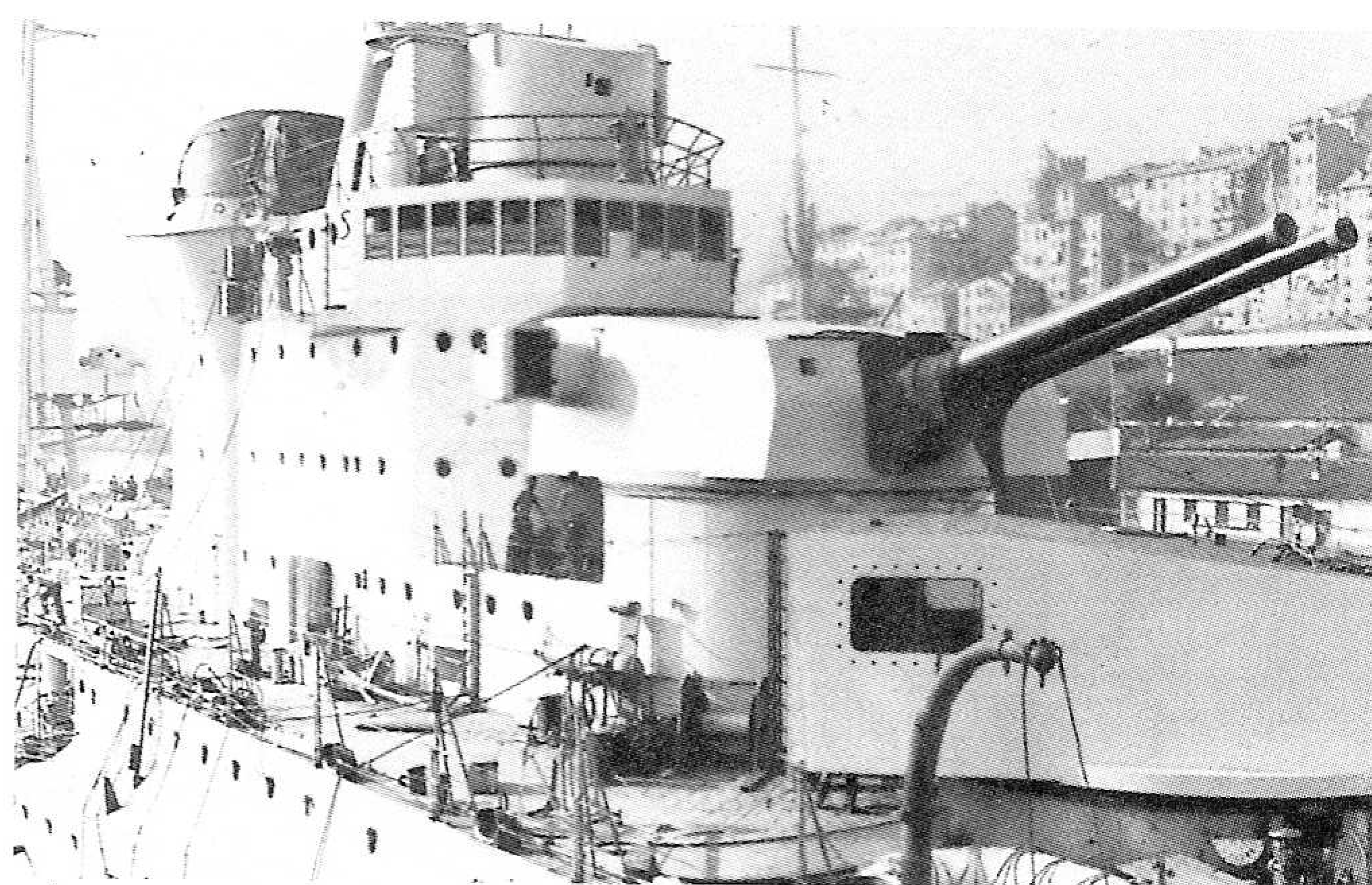
Opancerzenie krążownika ciężkiego *Bolzano* wzorowane było na okrętach typu *Trento*, jak przedstawiono na rysunku. Różnice w stosunku do pierwowzoru przedstawiały się następująco:

- w części rufowej okrętu opancerzenie barbety wieży „D" sięgało o jeden pokład niżej, natomiast brakowało pancerza poprzecznego o grubości 40 mm pomiędzy międzypokładami górnym i dolnym, zamykającym na okrętach typu *Trento* magazyn amunicji wieży „D" od strony rufy;
- barbeta wieży „D" sięgała do górnego międzypokładu;
- dolny pokład stanowiska dowodzenia w wieży miał grubość 45 mm (na typie *Trento* - 10 mm);
- zmniejszone zostały grubości pancerza barbety wieży „B" między pokładem górnym i nadbudówki z 70 mm do 60 mm;
- skrócono pokład pancerny, który dochodził jedynie do dziobowej części barbety „A", a dalej znajdowała się gródź poprzeczna schodząca do poziomu dolnego międzypokładu (spowodowane to zostało przeniesieniem elektrowni okrętowej do innego pomieszczenia).

Uzbrojenie

W roku 1932, gdy krążownik *Bolzano* został wcielony do służby, jego uzbrojenie przedstawiało się następująco:

- 4 podwójne wieże działowe armat kal. 203 mm L/53 model 1929;
- 8 zdwojonych stanowisk armat uniwersalnych kal. 100 mm L/47;
- 4 pojedyncze działka plot. kal. 40 mm L/39;
- 8 zdwojonych, przeciwlotniczych karabinów maszynowych kal. 13,2 mm.



Zdjęcie wyposażanego w 1932 r. krążownika ciężkiego *Bolzano*. W pierwszej wieży działowej otwór na dalmierz, którego zresztą nigdy na tym okręcie nie zamontowano.

Rozmieszczenie uzbrojenia na okręcie przedstawiono na rysunku „widok na pokład" opisywanego krążownika.

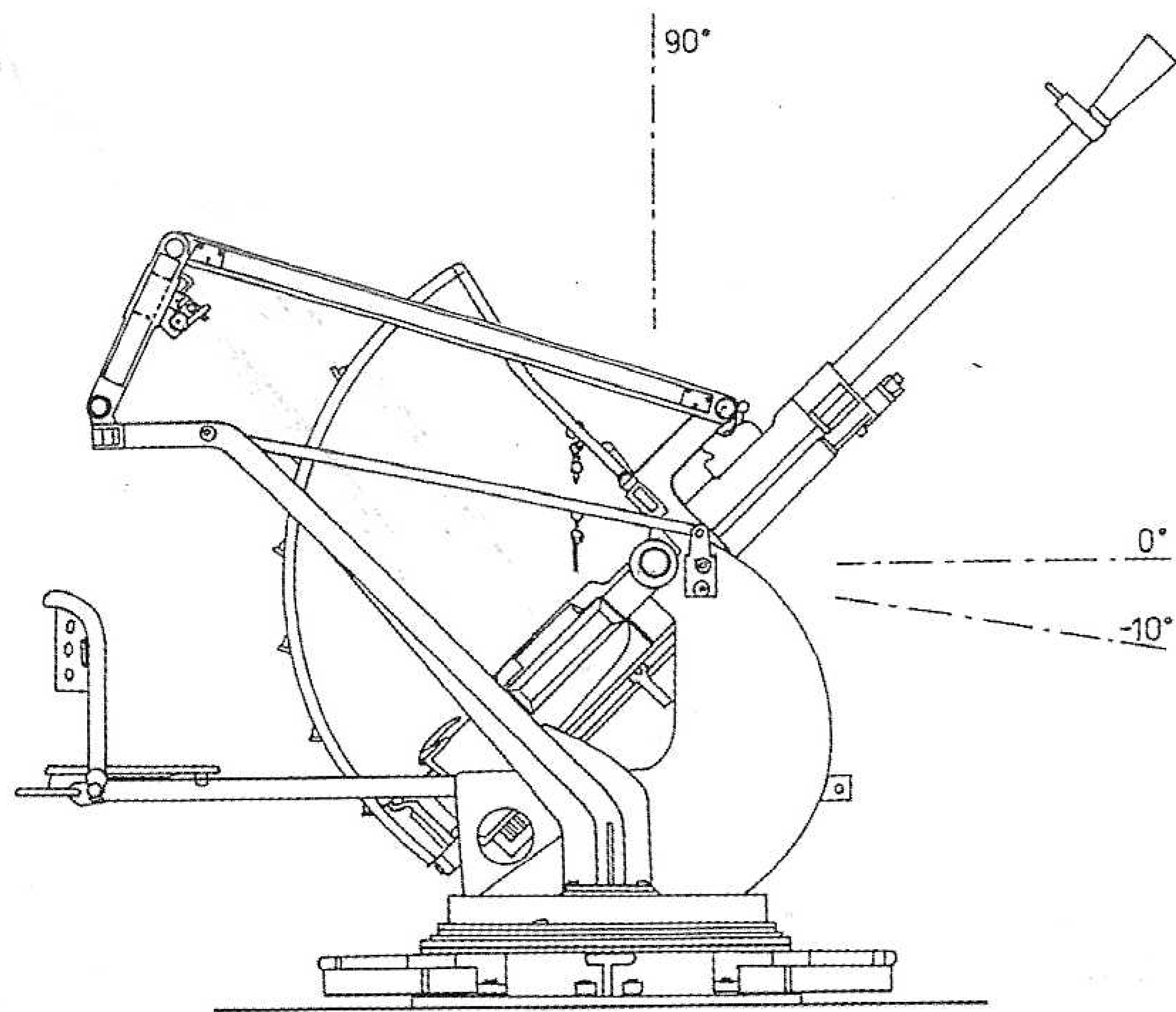
W roku 1937 nastąpiła pierwsza zmiana w uzbrojeniu krążownika *Bolzano*. Polegała ona na tym, że zostały zdemontowane dwa rufowe stanowiska zdwojonych armat uniwersalnych kal. 100 mm, a na ich miejsce ustawiono dwa zdwojone działka plot. kal. 37 mm L/54.

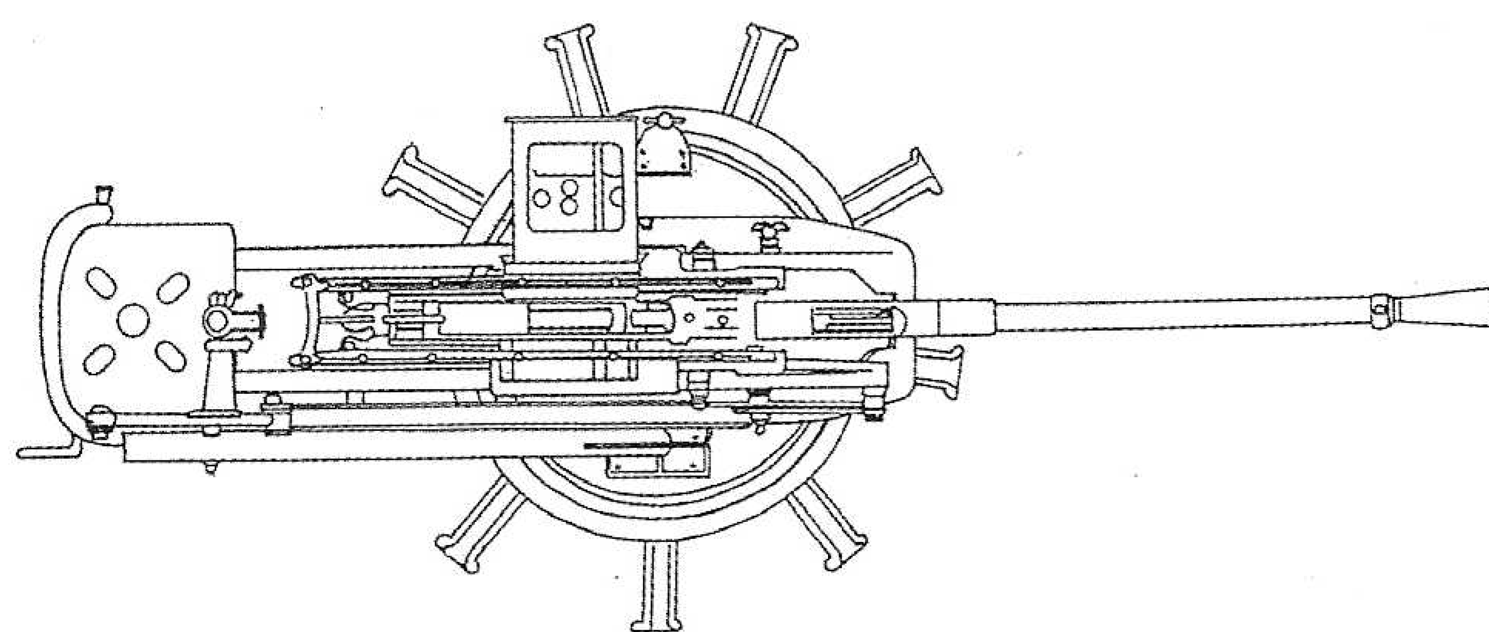
W roku 1941 zostały oddane dwa zdwojone działka kal. 37 mm L/54, a w roku 1942 wymieniono osiem zdwojonych, przeciwlotniczych karabinów maszynowych kal. 13,2 mm na cztery pojedyncze działka kal. 20 mm L/65 Breda.

Działko było chłodzone powietrzem, magazynek zawierał 12 pocisków.



Widok na dziobowe wieże działowe i bryłę pomostu krążownika ciężkiego *Bolzano*.





Przeciwlotnicze działko kal. 20 mm L/65 Breda

W latach wojny działka przeciwlotnicze kal. 20 mm stanowiły standardowe wyposażenie obrony przeciwlotniczej okrętów włoskich zarówno w wykonaniu pojedynczym, jak i zdwojonym. Między innymi na okrętach liniowych typu *Vittorio Veneto* zainstalowane były 32 takie działka, a na budowanym, choć nieskończonym lotniskowcu *Aquila* (ex-statek pasażerski *Roma*) projektowano zainstalowanie aż 132 przeciwlotniczych działek kal. 20 mm L/65.

Magazyny amunicyjne znajdowały się w dolnej, podwodnej części kadłuba w rejonach wież armat artylerii głównej.

Na załączonych rysunkach przedstawiono przekrój poprzeczny przez komorę amunicyjną wieży działowej „D" oraz przekrój wzdłużny przez komorę amunicyjną wieży „B".

Uzupełnieniem uzbrojenia krążownika ciężkiego *Bolzano* były – podobnie jak w przypadku okrętów typu *Trento* – cztery zdwojone wyrzutnie torped kal. 533 mm. Wyrzutnie ustawione były na pokładzie pancernym i rozmieszczone po cztery na prawej i lewej burcie.

Dziobowe pomieszczenie wyrzutni znajdowało się w części centralnej okrętu między dwoma kominami, sięgało od burty do burty, a

CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA

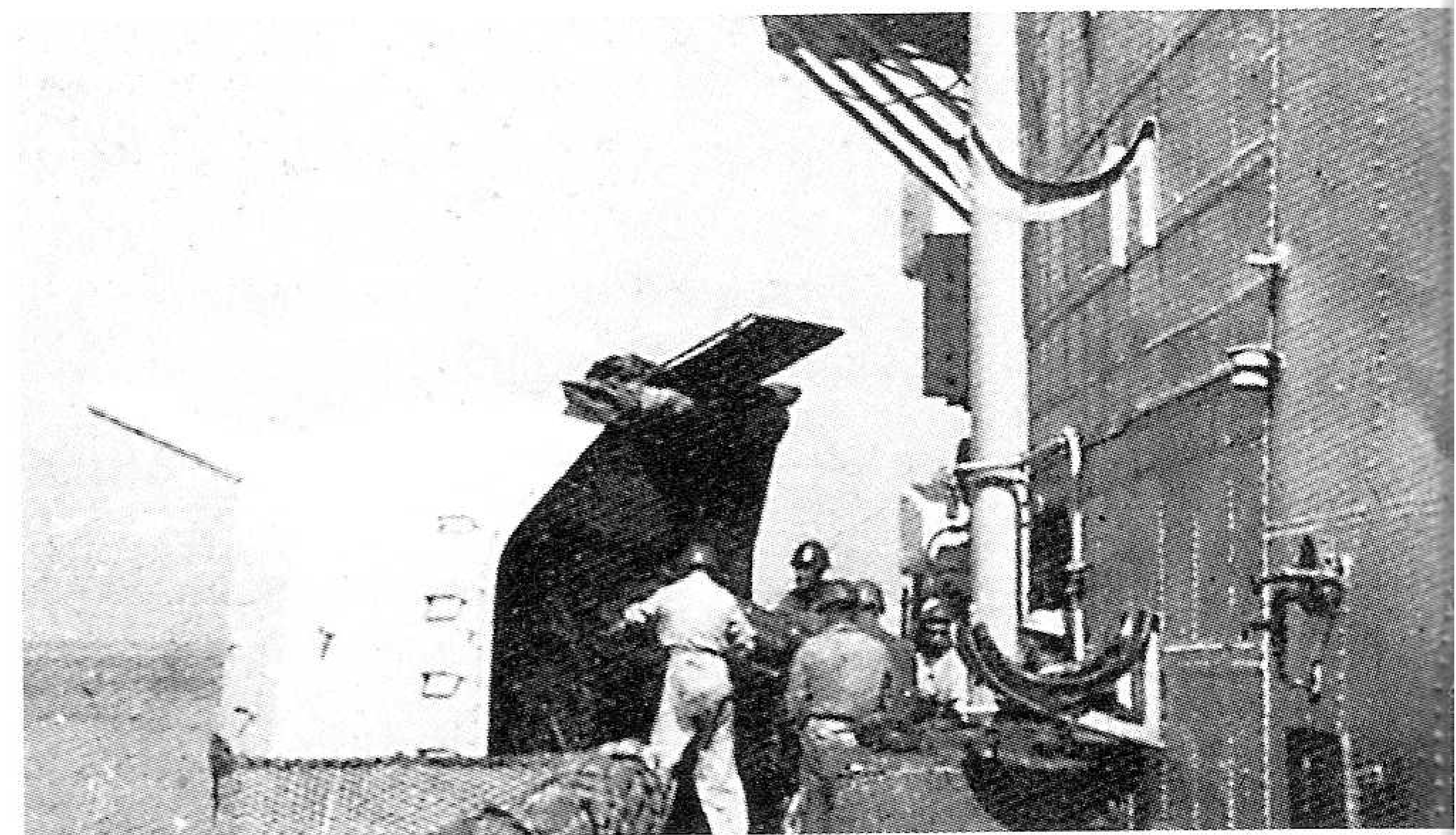
Działko przeciwlotnicze kal. 20 mm L/65 Breda

średnica lufy	20 mm
masa działka	72 kg
masa pocisku	0,134 kg
prędkość wylotowa pocisku	840 m/s
zasięg maksymalny	5500 m
pułap	2900 m
zasięg kąta podniesienia luf	od -10° do +90°
szybkostrzelność	240 strz./min

jego długość wynosiła około 16 m. W pomieszczeniu tym, odpowiednio rzecz jasna podzielonym, znajdowała się jeszcze kotłownia z dwoma kotłami pomocniczymi, fryzjernia podoficerska, kantyna załogowa oraz umywalnie i toalety załogi maszynowej, a przez pomieszczenie przechodził szyb maszynowy o wymiarach 4,5×4,5 m.

Zdwojone wyrzutnie torped zamocowane były na szynach, jak przedstawiono na rysunku, co umożliwiało chowanie wyrzutni wewnątrz pomieszczenia oraz wysuwanie częściowo na zewnątrz w czasie ewentualnej akcji. Takie rozwiązanie nieodparcie nasuwa porównanie z działami baterii burtowych na wojennych okrętach ery żagla.

Załadunek torped na okręt odbywał się poprzez furtę w burcie, jak przedstawiono na przekroju poprzecznym wymienionego szkicu.



Dwulufowe stanowisko armat uniwersalnych kal. 100 mm krążownika ciężkiego *Bolzano*.

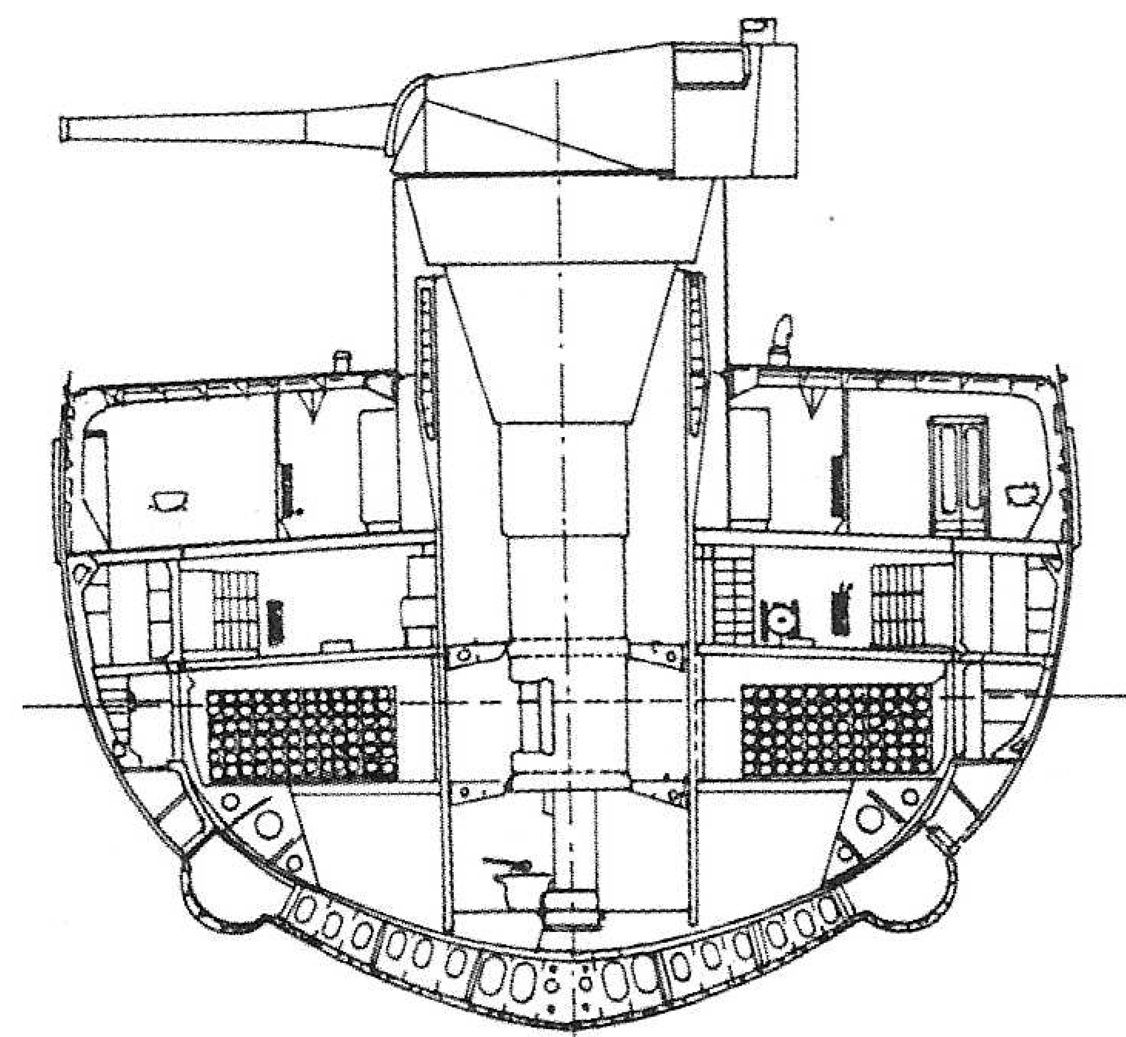
Rufowa wyrzutnia torped miała podobne rozwiązanie i usytuowana była również na pokładzie pancernym w rejonie między wieżą „C" i rufowym kominem.

Na okręcie znajdowało się w sumie 16 torped – osiem w wyrzutniach i po cztery jako zapas w każdym pomieszczeniu. Zapasowe torpedy umieszczone były bez głowic w specjalnych zamocowaniach, w sposób również uwidoczniony na rysunku.

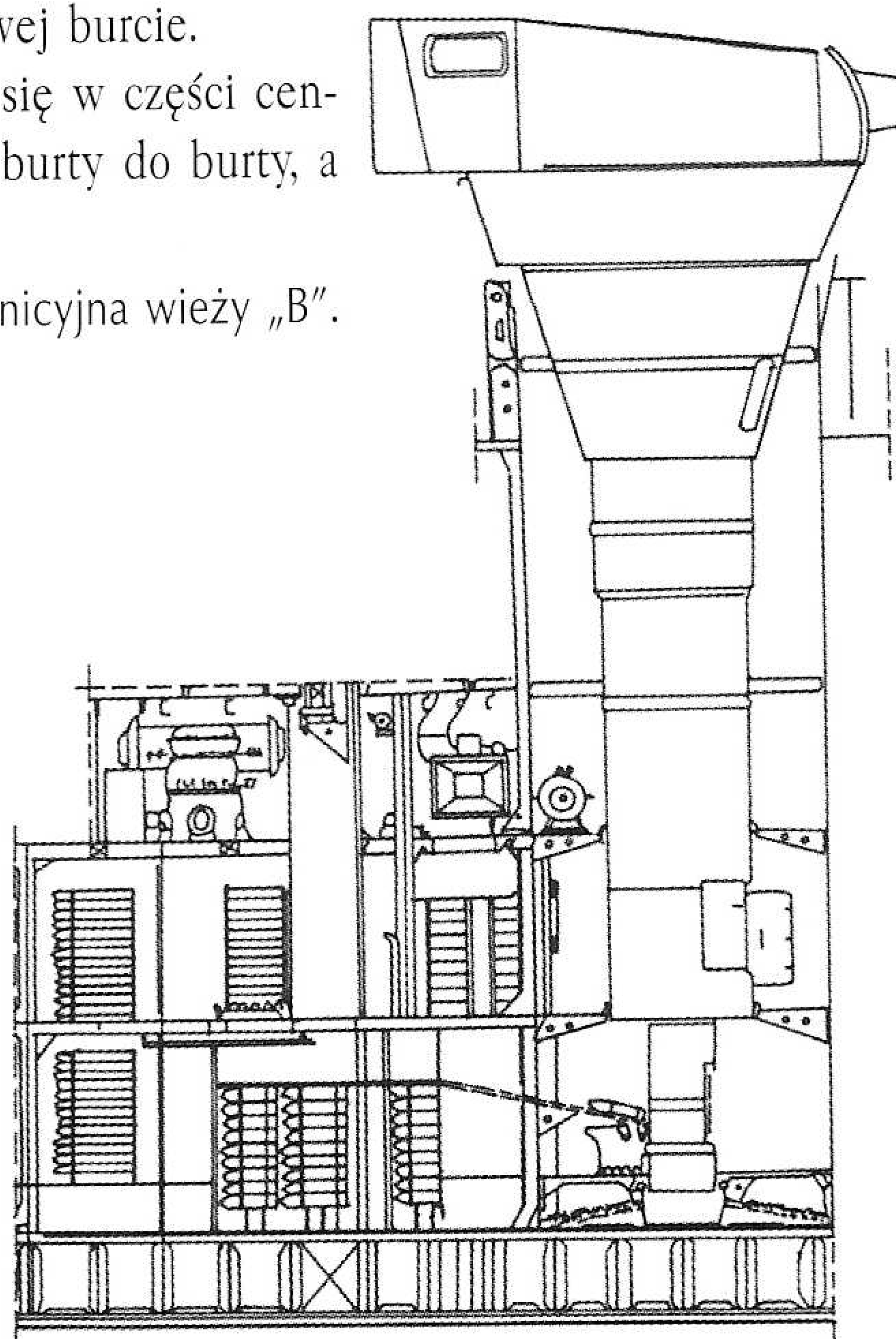
Uzbrojenie krążowników ciężkich w wyrzutnie torped było stosowane prawie na wszystkich jednostkach tej klasy, lecz w czasie późniejszych działań bojowych były one niezbyt często wykorzystywane. Jedną z niewielu takich akcji było odbicie salwą torpedową niemieckiego pancernika *Bismarck* przez brytyjski krążownik ciężki *Dorsetshire*.

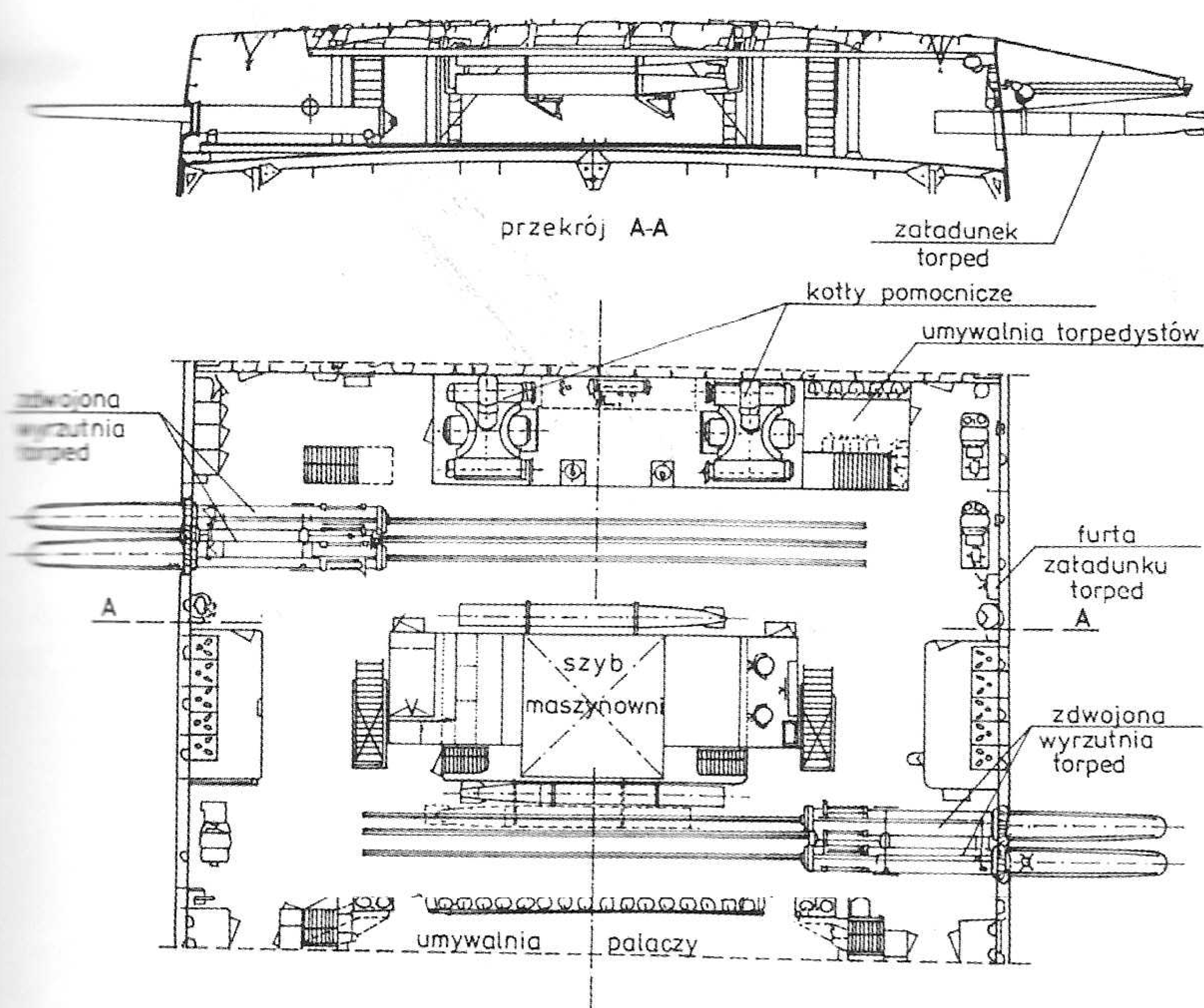
Uzbrojenie *Bolzano* uzupełniały samoloty pokładowe. Początkowo były to dwa dwupłatowe, jednosilnikowe wodnosamoloty zwiadowcze typu Macchi M. 40 (rozpiętość – 13 m, moc silnika – 380 KM, prędkość – 166 km/h, uzbrojenie – dwa karabiny maszynowe) w roku 1937 zamienione na dwa znacznie nowsze i szybsze wodnosamoloty I.M.A.M. Ro 43, których sylwetkę i charakterystykę zamieszczono przy opisie krążowników typu *Trento*.

Komora amunicyjna wieży „D".



Komora amunicyjna wieży „B".





Dziobowe pomieszczenie wyrzutni torped na *Bolzano.*

Układ napędowy

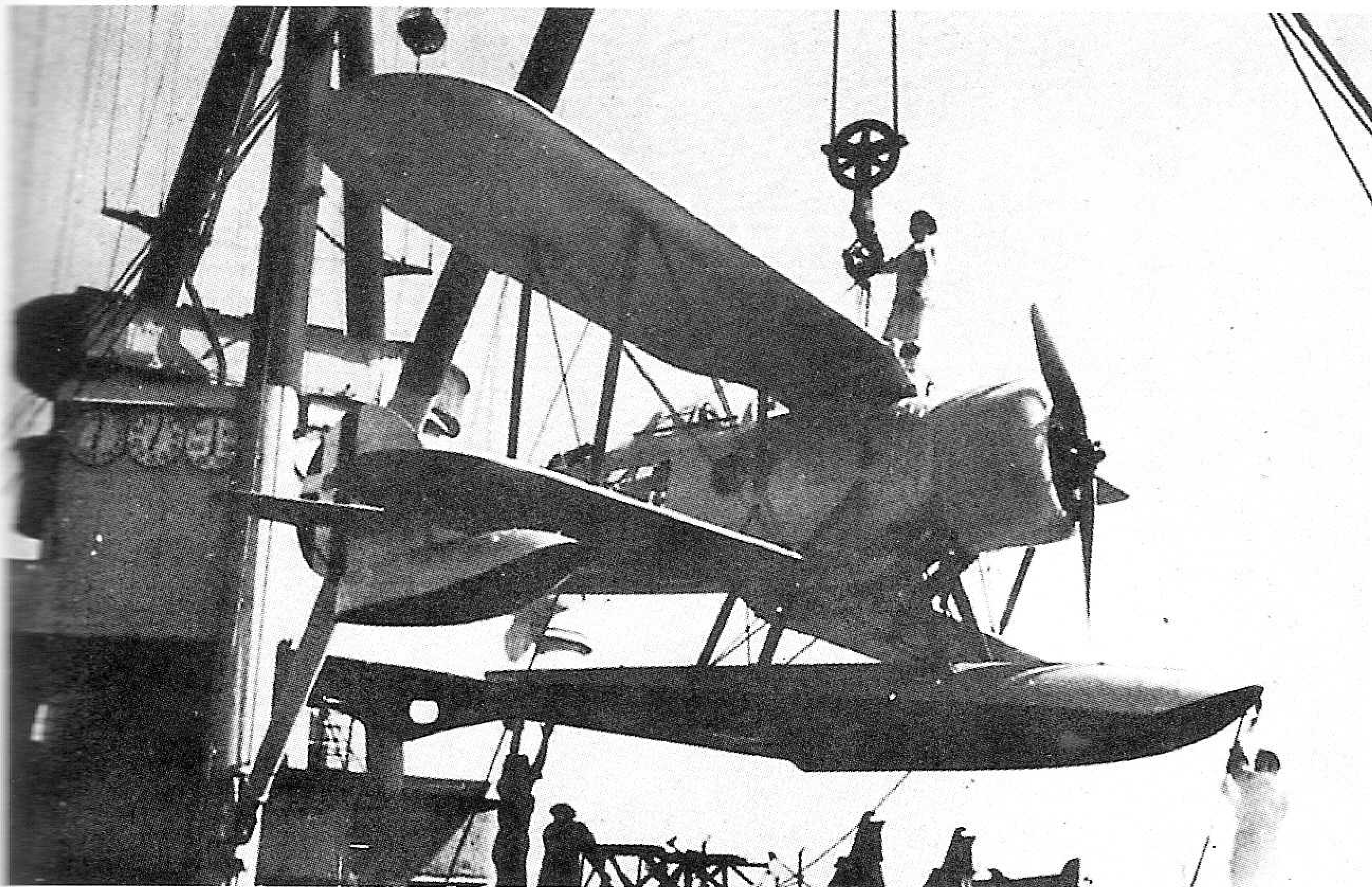
Założenia, stawiane inżynierom przy opracowywaniu konstrukcji *Bolzano* przewidywały możliwość uzyskania znacznej prędkości, przewyższającej prędkości okrętów typu *Trento.*

Na *Bolzano* zostały zamontowane unowocześnione kotły typu Yarrow produkcji zakładów Ansaldo. Miały one zwiększoną wydajność i większą sprawność, co pozwoliło na zmniejszenie ich liczby w stosunku do *Trento* z 12 do 10. W konsekwencji na *Bolzano* znajdowało się pięć kotłowni, w każdej po dwa kotły. Dwie kotłownie zostały umieszczone między rufowym i dziobowym przedziałem maszynowym, a przewody spalinowe odprowadzano skośnie do tylnego komina, jak wyjaśniono przy opisie katapulty i rozstawienia kominów.

Trzy pozostałe kotłownie zlokalizowano przed dziobową maszynownią, a przewody spalinowe wspólnie z przewodami z kotłów pomocniczych odprowadzone były do obszernego komina przedniego.

W sumie przedziały kotłowe *Bolzano* miały długość 78,3 m, podczas gdy na typie *Trento* – 74,7 m, co było efektem ciaśniejszego ustawienia kotłów w trzech kotłowniach okrętów typu *Trento.*

Wodnosamolot pływakowy typu Ro.43 ładowany na krążownik ciężki *Bolzano* w 1941 r.



W dwóch przedziałach siłownianych zamontowano cztery zespoły turbinowe typu Parsonsa. Zespoły turbin usytuowane w siłowni rufowej napędzały śruby wewnętrzne, natomiast turbiny siłowni dziobowej – śruby zewnętrzne, co zostało uwidocznione na przekrojach poprzecznych *Bolzano* (przekroje A – A oraz C – C i przekrój B – B oraz E – E).

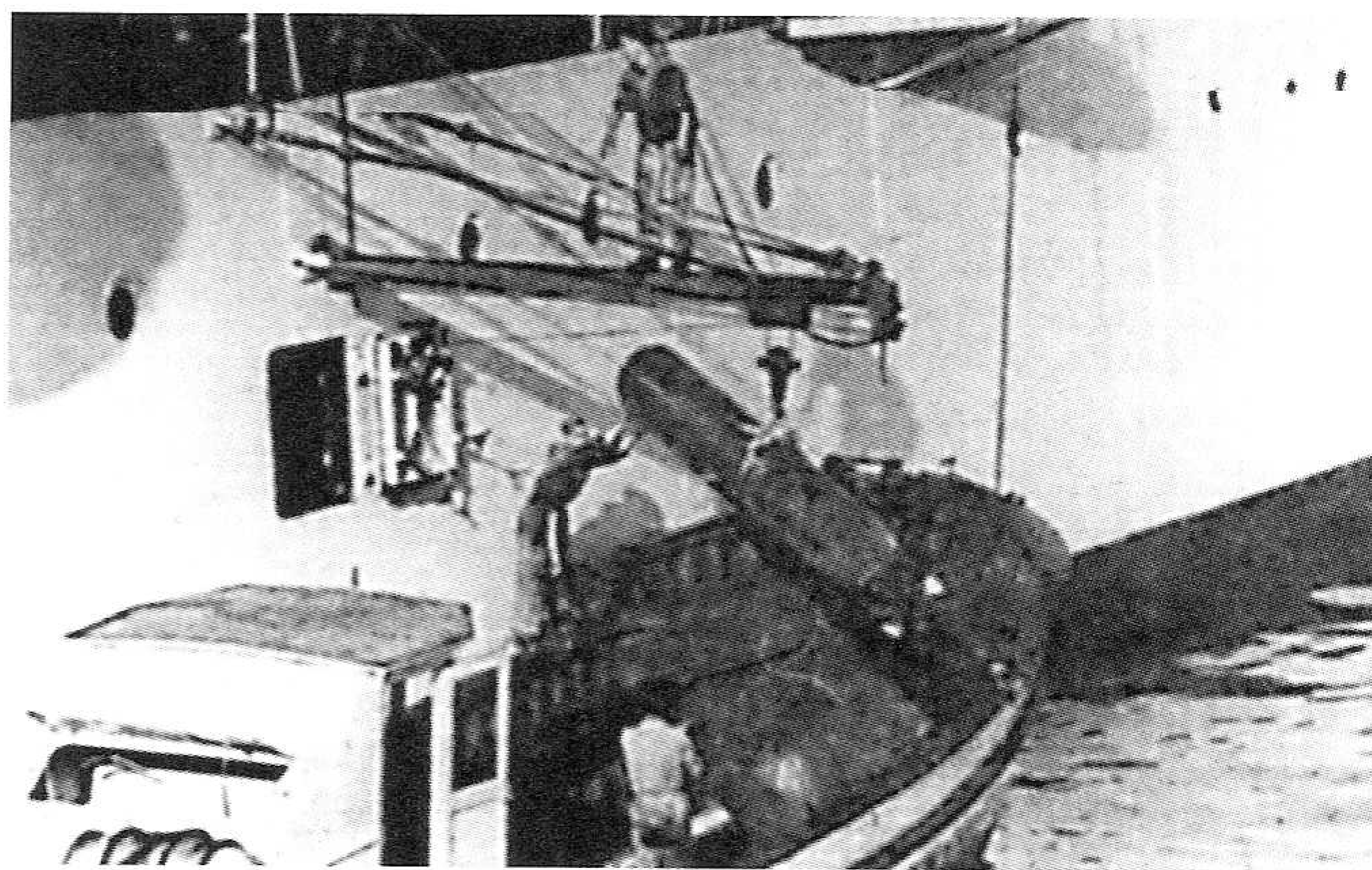
W czasie prób stoczniowych, przeprowadzanych przed przekazaniem okrętu do służby, uzyskano następujące rezultaty:

- wyporność podczas próby – 11 022 t
- uzyskana moc całkowita podczas przeciążenia czterech zespołów turbin – 173 772 KM
- obroty śrub – 333,14 min^{-1}
- osiągnięta prędkość maksymalna – 36,8 w.

Normalny zapas paliwa kotłowego na *Bolzano* wynosił 1800 t, maksymalny – 2260 t. Zasięg natomiast, przy prędkości ekonomicznej 16 w. - 4432 Mm, przy prędkości 25 w. - 2975 Mm, a przy prędkości 35 w. - jedynie 910 Mm, co odpowiada zużyciu 87 t paliwa w ciągu 1 godziny.

Energię elektryczną dla potrzeb okrętu wytwarza sześć turboprądnic o mocy 180 KW każda. Zespoły prądotwórcze umieszczone były w dwóch przedziałach maszynowych.

Załoga etatowa opisywanego okrętu liczyła 25 oficerów oraz 700 podoficerów i marynarzy.

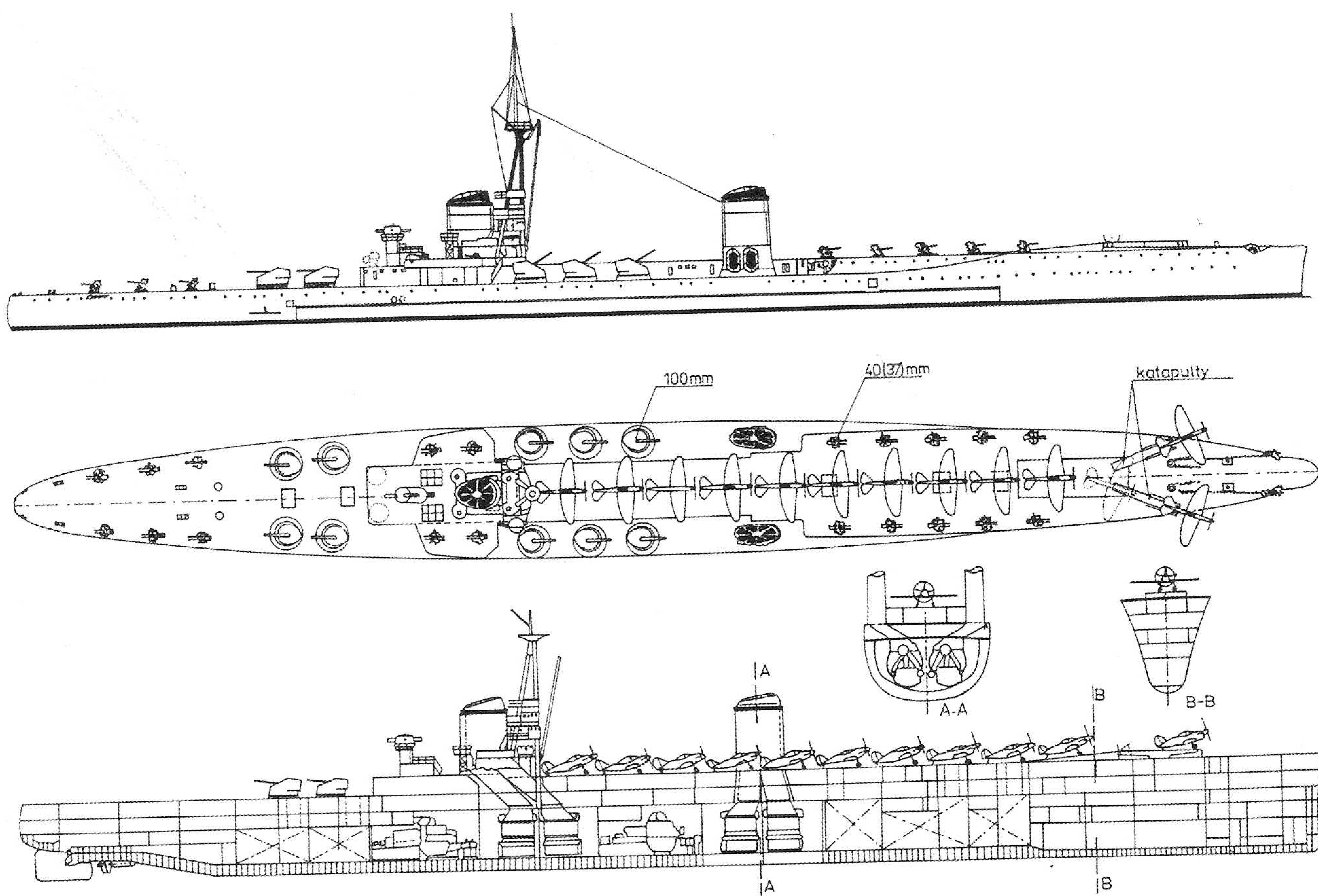


Ładowanie torpedy pozbawionej głowicy bojowej na krążowniku ciężkim *Trieste* w latach 30. XX w.

W czasie działań wojennych krążownik *Bolzano* – podobnie jak pozostałe okręty tej klasy – pokryty był kamuflażowym malowaniem. Przykład jednego z nich z roku 1942 przedstawiono na załączonych rysunkach.

Wyprzedzając nieco chronologię działań włoskich krążowników ciężkich, która zostanie przedstawiona w drugiej części niniejszej publikacji, wypada w tym miejscu wspomnieć o planowanej na przełomie lat 1942/1943 całkowitej przebudowie krążownika ciężkiego *Bolzano.* Oto bowiem, po poważnym uszkodzeniu okrętu i podczas jego remontu na stoczni w La Spezia powstał projekt przekształcenia tego okrętu w szybki transportowiec samolotów.

W tym celu projektowano usunięcie nadbudówki dziobowej i przeniesienie jej w znacznie ograniczonych wymiarach przed tylny komin. Likwidacji miał ulec również przedni komin oraz dziobowa kotłownia, a przewody spalin z kotłów drugiej i trzeciej kotłowni, licząc od dziobu, miały być odprowadzone do dwóch kominów usytuowanych po obu burtach, jak przedstawiono na rysunku (przekrój A



Projekt przebudowy *Bolzano* na szybki transportowiec samolotów.

– A). W ten sposób zostałby utworzony pokład startowy biegnący od nadbudówki dowodzenia aż do dziobu, gdzie miały zostać ustawione dwie katapulty.

Tak przebudowany *Bolzano* miał służyć do transportu 12 samolotów, uzbrojenie przeciwlotnicze natomiast miało składać się z 10 pojedynczych armat kal. najprawdopodobniej 100 lub 90 mm oraz z 16 zdwojonych działek kal. 40 mm lub 37 mm.

Na załączonym rysunku przedstawiony jest projekt szybkiego transportowca samolotów, który jednak nigdy nie został zrealizowany.

Na zakończenie opisów technicznych włoskich krążowników ciężkich okresu międzywojennego, o okrętach zbudowanych na włoskich stoczniach dla odbiorców zagranicznych, o okrętach, które były w znacznej mierze wzorowane na krążownikach typu *Trento*.

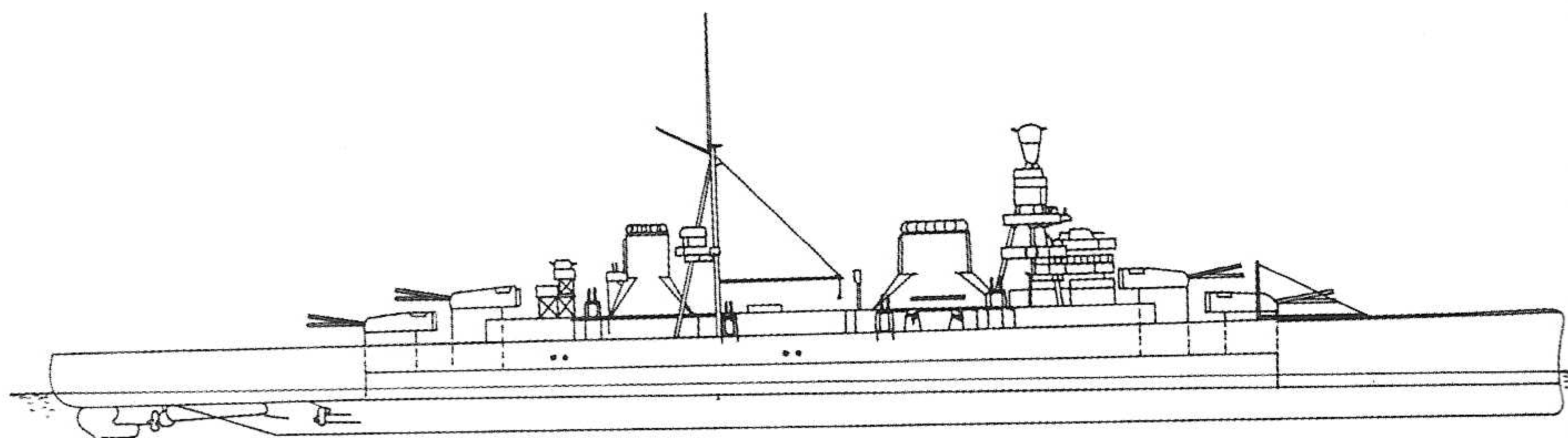
W połowie lat dwudziestych w Argentynie został uchwalony dziesięcioletni program rozbudowy floty wojennej, w ramach którego miały zostać zamówione – między innymi – dwa krążowniki ciężkie.

Przetarg na te okręty wygrał włoski koncern OTO, a projekt krążowników został opracowany na bazie – jak wspomniano wyżej – krążownika ciężkiego *Trento*.

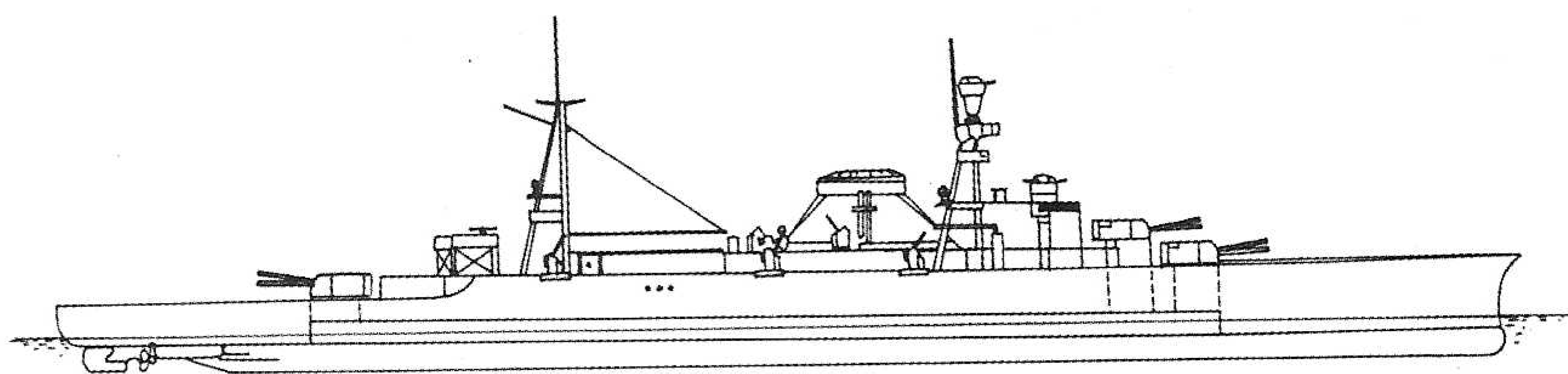
Pierwszy z okrętów, który otrzymał nazwę *Almirante Brown* został zbudowany na stoczni Odero w Sestri Ponente koło Genui. Stępkę położono 12 października 1927 roku, a do służby wszedł 16 lipca 1931. Drugi okręt – *25 de Mayo* (nazwa zapisywana też jako *Veinticinco de Mayo*) – został zbudowany w okresie od 29 listopada 1927 do 11 lipca 1931 roku.

Oba te bliźniacze okręty miały wyporność standardową 6908 t pełną natomiast 9144 t, a zatem były mniejsze niż *Trento*, posiadały te słabsze silniki napędowe, jak i uzbrojenie. Moc maszyn (sześć kotłów oraz dwa zespoły turbin) miały moc nominalną 85 000 KM, a prędkość 32 w. Uzbrojenie to 6×190 mm, 12×100 mm, 6×40 mm i 6 wyrzutni torped kal. 533 mm. Załoga liczyła 780 ludzi.

Sylwetka tych okrętów – mimo swego rodzaju „pokrewieństwa" – dość znacznie różniła się od sylwetki *Trento*, jak widać na załączonym rysunku.



Sylwetka *Trento*.



Sylwetka argentyńskiego krążownika ciężkiego *Almirante Brown*.

Krążowniki ciężkie *Trento, Bolzano* i *Pola* w czasie marszu na pełnym morzu.

PRZEBIEG SŁUŻBY

Uwaga: W tej części opracowania przedstawiono Czytelnikom przebieg służby wszystkich włoskich krążowników ciężkich w porządku chronologicznym, bez rozdzielenia opisów na poszczególne okręty. Dla ułatwienia występujące w treści nazwy tej klasy okrętów zostały przedstawione wytłuszczoną czcionką.

OKRES MIĘDZYWOJENNY

21 GRUDNIA 1928

W Trieście miało miejsce podniesienie bandery i przekazanie do służby okrętu *Trieste*, który wszedł w skład Regia Marina jako pierwszy okręt klasy krążownik ciężki (*incrociatore pesante*) floty włoskiej w ramach ustaleń konferencji waszyngtońskiej.

3 KWIETNIA 1929

W Livorno podniesiono banderę i przekazano do służby bliźniaczy okręt *Trento*.

11 MAJA 1929

Krążowniki *Trento i Trieste* utworzyły wspólnie dywizjon, nad którym objął dowództwo adm. (l'Ammiraglio di Divisione[30]) Ferdinando di Savoia.

16 MAJA 1929

Dywizjon krążowników wyszedł z La Spezia z wizytą do Barcelony, z której powrócił 4 czerwca.

5 CZERWCA 1929

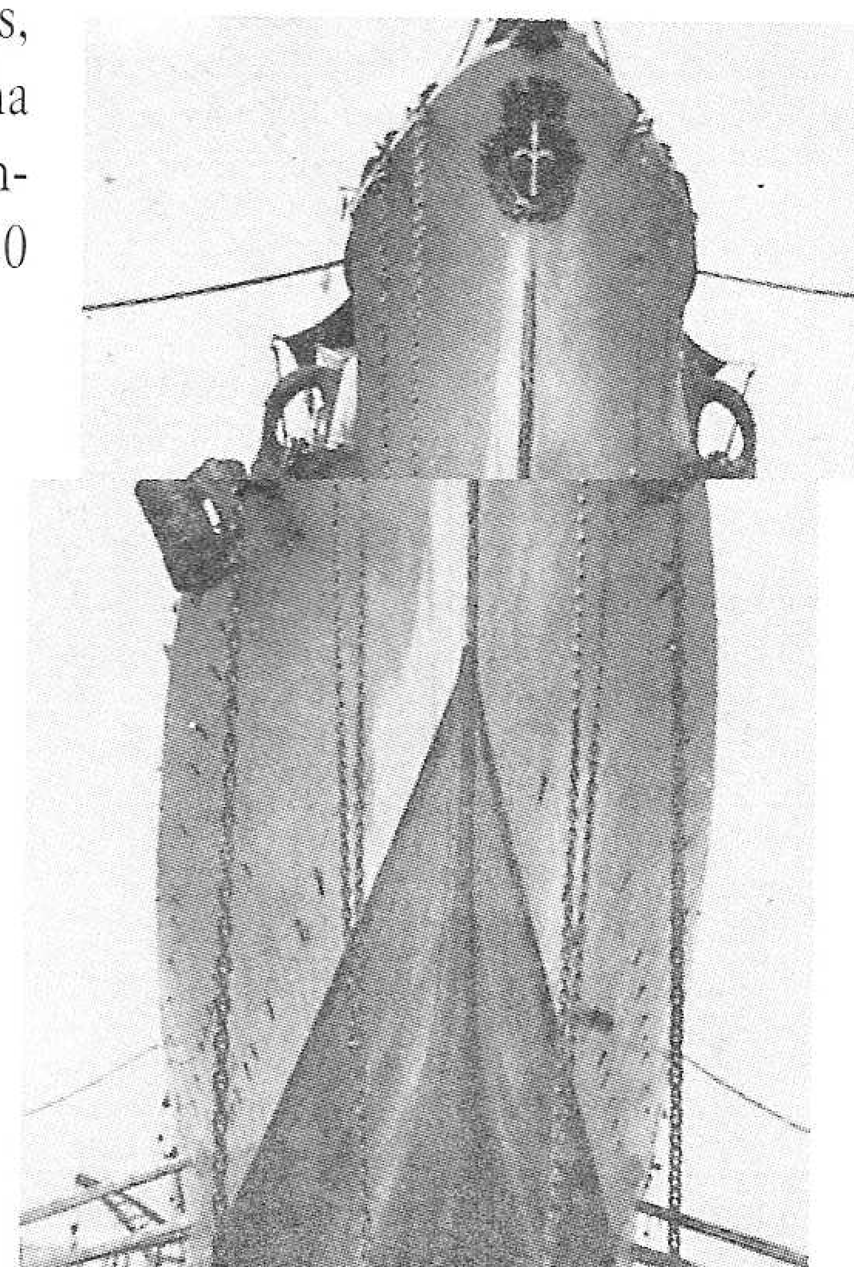
Rozwiązanie dywizjonu.

23 LIPCA 1929

Krążownik *Trento* pod dowództwem kmdra Wladimiro Pini wyruszył w podróż kurtuazyjną do portów Ameryki Południowej. W czasie tego rejsu odwiedził porty: San Vincenzo na Wyspach Zielonego Przylądka, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Ilha Grande, Bahia, Las Palmas i Tanger. Do La Spezia powrócił 10 października.

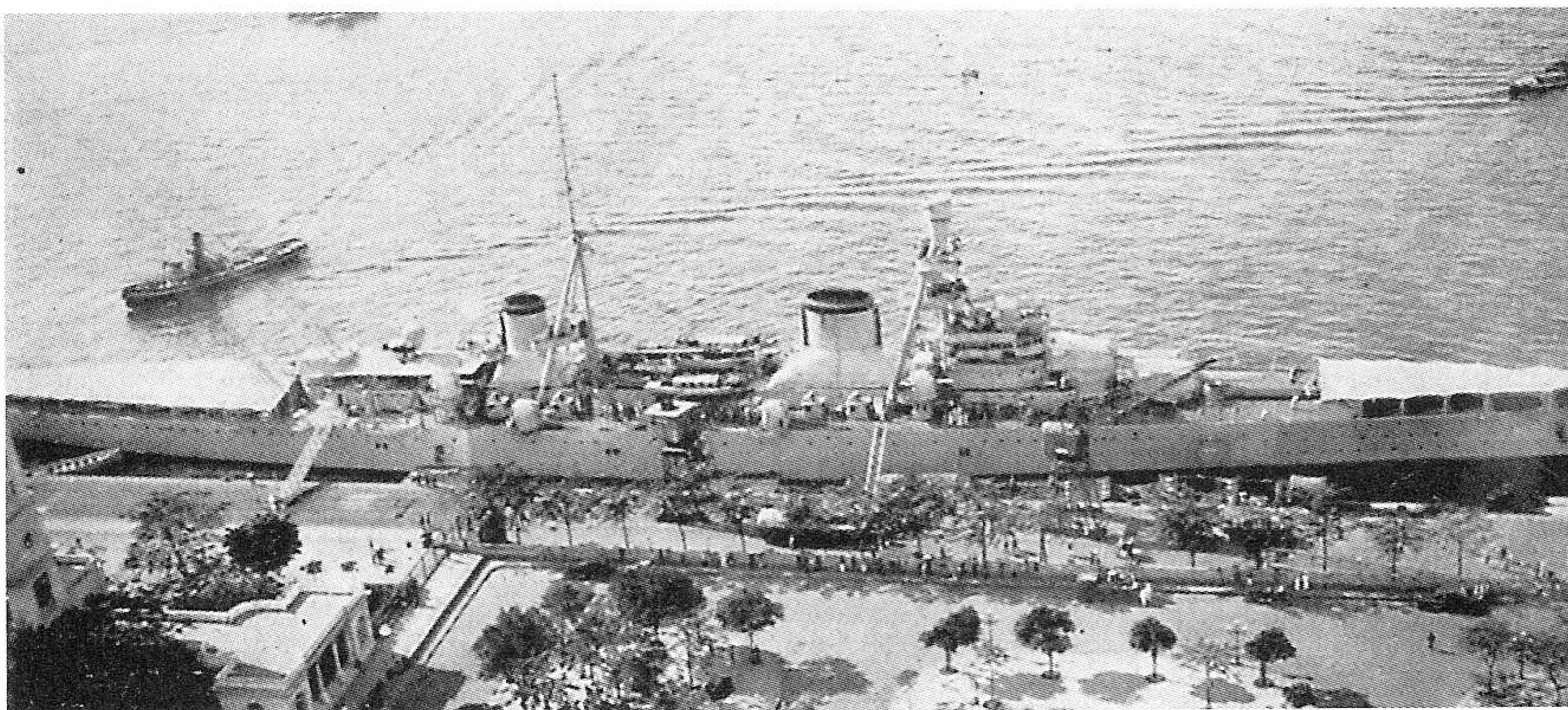
4 PAŹDZIERNIKA 1929

Trieste został okrętem flagowym utworzonego Pierwszego Zespołu Floty (Prima Squadra Nawale).



Kadłub krążownika ciężkiego *Trieste* przed wodowaniem 24 października 1927 r. w stoczni w Trieście.

[30] We włoskiej marynarce wojennej obowiązywały następujące stopnie admiralskie: *Contrammiraglio* – odpowiednik kontradmirała; *Ammiraglio di Divisione* – stopień pośredni między kontr- i wiceadmirałem; *Ammiraglio di squadra* – odpowiednik wiceadmirała; *Ammiraglio di armata* – odpowiednik admirała. Ponadto w czasie wojny przewidziano dwa wyższe stopnie admiralskie, a mianowicie *Ammiraglio* oraz *Grande Ammiraglio*. Wg Weyers Taschenbuch der Kriegsflotten 1940, s. 409.


Krążownik ciężki *Trento* w Rio de Janeiro w sierpniu 1929 r.

15 września 1930

Trento pod dowództwem kmdra Inigo Campioniego udał się z wizytą do portów wschodniego rejonu Morza Śródziemnego odwiedzając Gaetę, Saloniki, Rodos i Leros na Dodekanezie oraz Nauplion na Peloponezie. Powrót do La Spezia 21 listopada.

20 października 1931

W La Spezia podniesiono banderę i wcielono do floty krążownik ciężki *Zara*, który został przeznaczony do pełnienia służby we wschodnim rejonie Morza Śródziemnego, głównie w okolicach Dodekanezu.

21 listopada 1931

W Trieście podniesiono banderę i wcielono do Regia Marina krążownik ciężki *Fiume*.

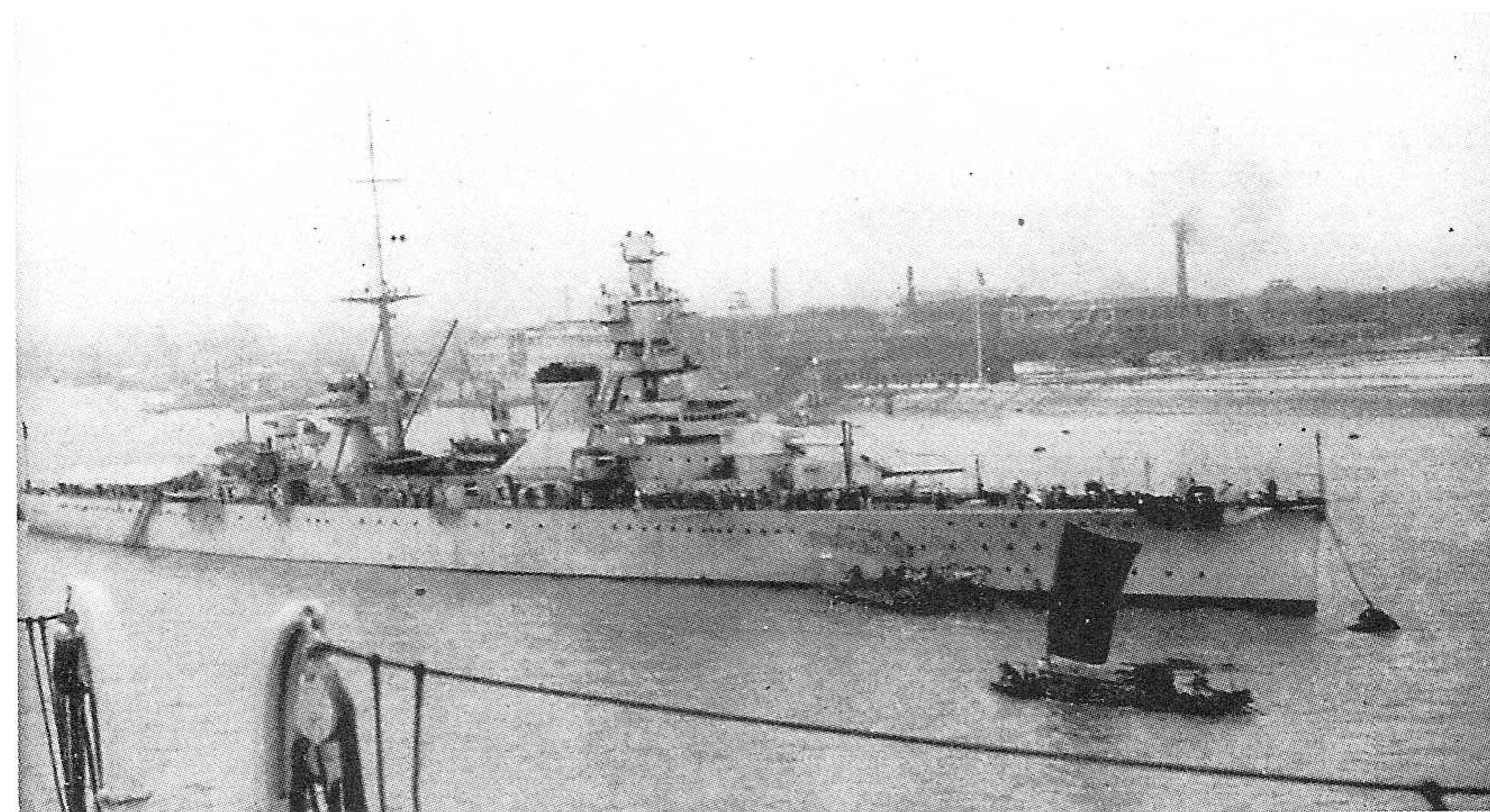
21 grudnia 1931

W Livorno podniesienie bandery i wcielenie do służby krążownika *Gorizia*.

28 stycznia 1932

Trento wraz z niszczycielem *Espero* rozpoczął przygotowania do dalekiej podróży. Tym razem nie miała to być podróż kurtuazyjna, rząd włoski bowiem zdecydował się na wysłanie kilku okrętów wojennych wraz z oddziałem wojska do Chin dla obrony swoich interesów, między innymi w międzynarodowej koncesji w Szanghaju. Związane to było z rozpoczynającym się zbrojnym zatargiem chińsko-japońskim w Mandżurii.

Krążownik ciężki *Trento* w marcu 1932 r. w Szanghaju.



4 luty 1932

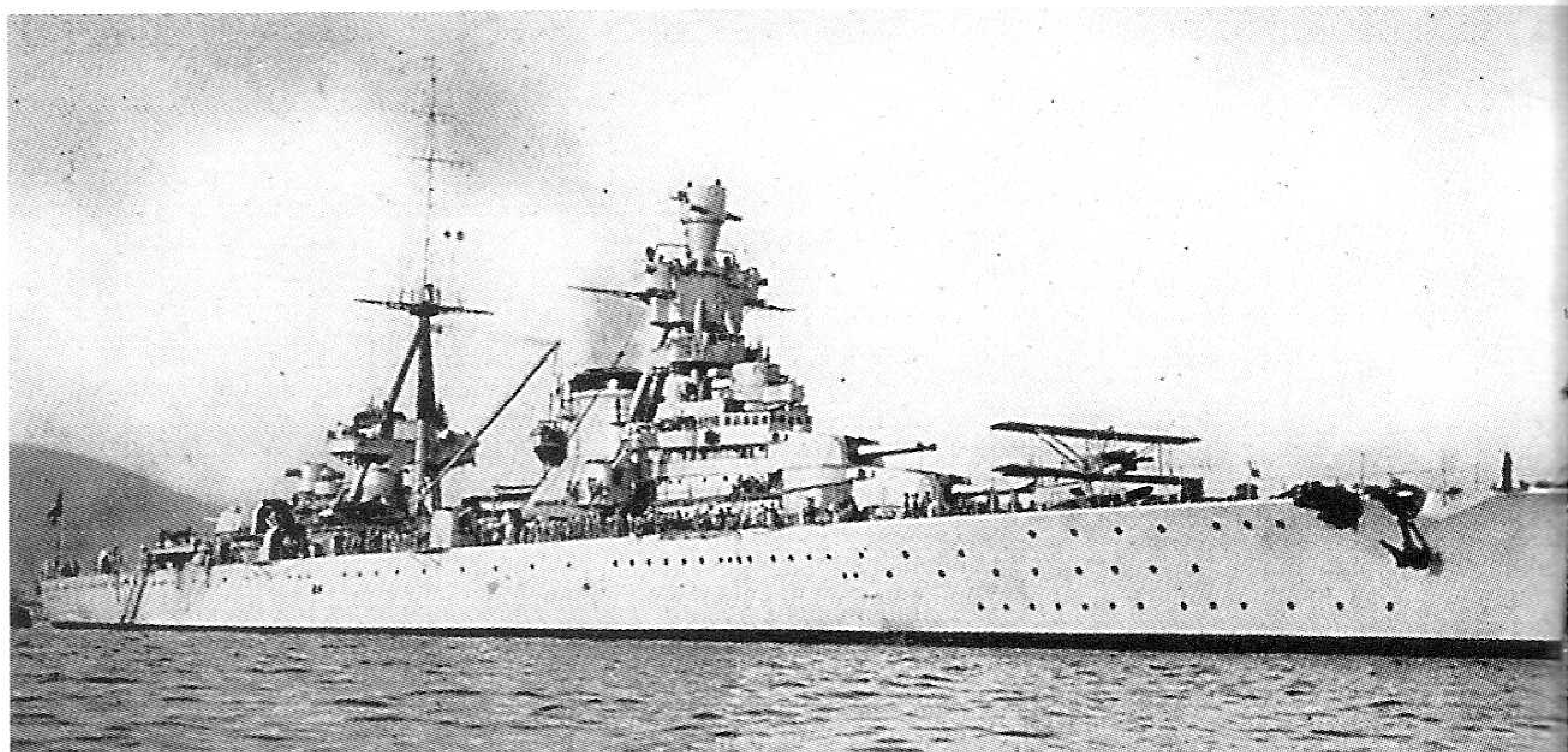
Admirał (l'Ammiraglio di Divisione) Dom nico Cavagnari objął dowództwo nad utworzony Dywizjonem Dalekiego Wschodu w składzie: kr żownik ciężki *Trento*, krążownik *Libia*, niszczyc *Espero* oraz kanonierki *Sebastiano Caboto* i *Erman Carlotto* (ta ostatnia rzeczna), na których zaokręt wano kompanię żołnierzy włoskiej piechoty m skiej (*San Marco Regiment*) i wyruszył z Gaety Chin, wchodząc 4 marca do Szanghaju.

26 kwietnia 1932

Dywizjon adm. Cavagnari udał się do Jap nii, do portu Nagasaki z kilkudniową wizytą.

14 maja 1932

Okręty Dywizjonu Dalekiego Wschodu rozpoczynają powrót Włoch. Po drodze wstępują do Hongkongu, Batawii (obecnie Dżak ta), Kolombo, Adenu, Port Saidu.


Krążownik ciężki *Trento* w 1932 r.

11 lipca 1932

Adm. Cavagnari skończył swoją misję i przechodzi na krążow *Gorizia*, okręt flagowy kolejnego dywizjonu. Dywizjon Dalekiego Wsch du zostaje rozwiązany.

2 grudnia 1932

Na *Trento* zostaje podniesiona flaga adm. (Amm. di Div.) Vinze zo De Feo, dowódcy Drugiego Dywizjonu Pierwszego Zespołu Fl (*Prima Squadra*).

21 grudnia 1932

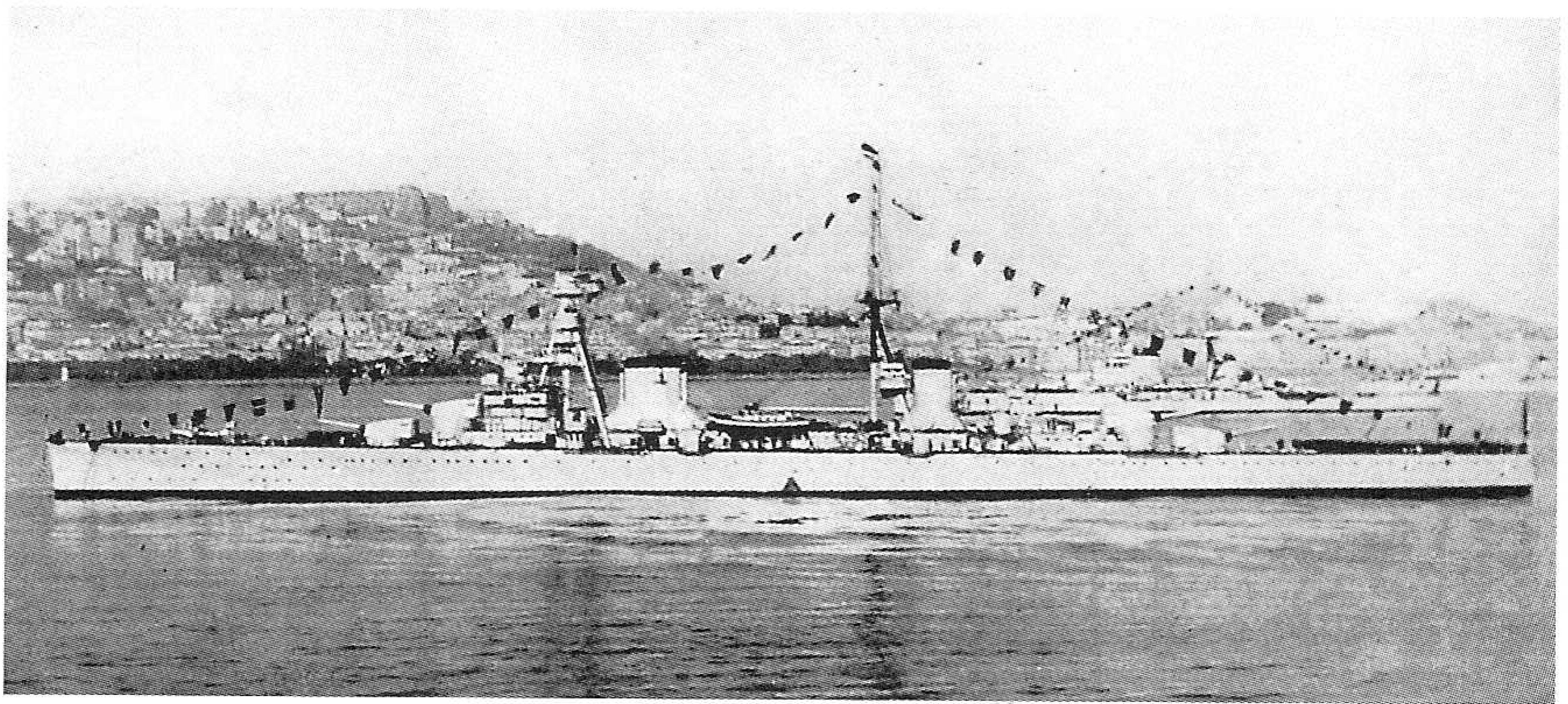
W Livorno zostaje wcielony do służby *Po* szósty włoski krążownik ciężki.

Lata 1936–1937

Krążowniki *Fiume, Gorizia i Pola* były zaan żowane we włoskich operacjach wojskowych zw zanych z toczącą się wojną domową w Hiszpanii, której Włochy wspomagały – wspólnie zreszt Niemcami – generała Franco.

1 października 1936

Trento zostaje okrętem flagowym nowo utw rzonego Trzeciego Dywizjonu Krążowników Pie szego Zespołu Floty.



Neapol 1934 r. - krążownik ciężki *Trento* z wodnosamolotem Cant 25 A.R.

Październik 1936

Wizyta *Trento* w Salaminie.

Marzec 1937

W ramach przeprowadzonych ćwiczeń *Trento* wchodzi do portów Libii - Ras Lanuf, Benghazi i Trypolisu.

15 lutego 1938

Trieste zostaje okrętem flagowym utworzonego Drugiego Zespołu Floty (*Seconda Squadra Navale*). Na krążowniku podnosi swoją flagę adm. Pini - dowódca zespołu.

7 kwietnia 1939

Fiume uczestniczy w działaniach militarnych przeciwko Albanii.

9 lipca 1939

Trento (d-ca kmdr Alberto Parmigiano) wychodzi w rejs o znaczeniu propagandowym, w czasie którego odwiedza zamorskie posiadłości Włoch w rejonie Morza Śródziemnego: Trypolis i Tobruk w Libii (pierwszy w Trypolitanii, drugi w Cyrenajce), wyspy Rodos oraz Leros w archipelagu Dodekanez.

1 września 1939

Niemcy dokonują napaści na Polskę.

3 września 1939

Wielka Brytania i Francja wypowiada wojnę Niemcom.

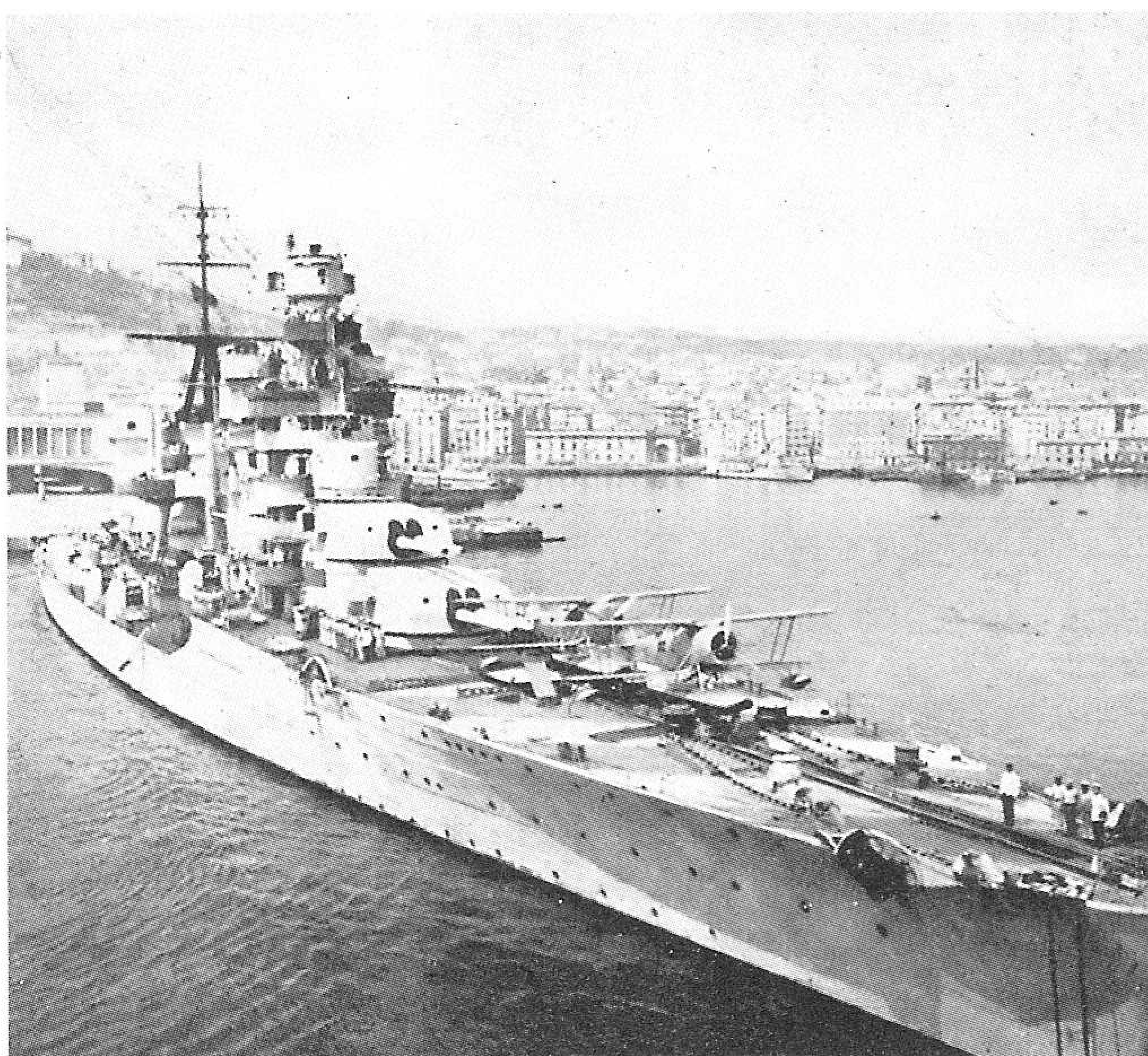
17 września 1939

Związek Sowiecki w porozumieniu z hitlerowskimi Niemcami na podstawie paktu Ribbentrop – Mołotow zajmuje wschodnie ziemie Polski bez wypowiedzenia wojny. Włochy cały czas zachowują oficjalną neutralność. Mussolini czeka na dogodny moment.

ROK 1940

Sytuacja militarna w toczącej się już ponad 9 miesięcy wojnie przedstawiała się zdecydowanie korzystnie dla strony niemieckiej. Po zajęciu Polski przyszła kolej na Danię i Norwegię w kwietniu 1940 roku. W dniu 10 maja tegoż roku Hitler, pewny już wyniku walk w Norwegii, wydał rozkaz ataku na neutralne kraje zachodniej Europy – Holandię, Belgię i Luksemburg i zaledwie 10 dni później czołgi niemieckie dotarły do kanału La Manche odcinając Brytyjski Korpus Ekspedycyjny w rejonie Dunkierki. Dramatyczna ewakuacja z tego portu, w czasie której udało się uratować przed niewolą przeszło 300 tys. żołnierzy brytyjskich

Krążowniki ciężkie *Fiume* i *Zara* w 1938 r., zacumowane metodą śródziemnomorską, rufą do pirsu, z wykorzystaniem kotwic dziobowych.



Krążownik ciężki *Zara* w 1940 r. widziany od dziobu. Zauważyć można bardzo mały odstęp luf artylerii głównej.

i francuskich zakończyła się 4 czerwca[31], a tymczasem Niemcy zajmowali coraz większe obszary Francji, zbliżając się do Paryża.

Klęska Sprzymierzonych wydawała się nieunikniona, a upadek Francji kwestią kilku dni. I wtedy właśnie dyktator Włoch, Benito Mussolini, zdecydował się na przystąpienie do wojny, mając na celu osiągnięcie znacznych korzyści, głównie w rejonie Morza Śródziemnego, które w latach II wojny światowej stało się – ze względu na swoje położenie geograficzne i polityczne – bardzo ważnym obszarem strategicznym. Rozciągnięte z zachodu na wschód, stosunkowo wąskie, o bardzo bogato ukształtowanej linii brzegowej, gęsto usiane wyspami stwarzało – oprócz normalnych problemów związanych z wojną na morzu – także wiele dodatkowych, nie występujących na innych akwenach morskich.

Połączenia Morza Śródziemnego z dwoma oceanami: Atlantyckim przez Gibraltar i Indyjskim przez Kanał Sueski i Morze Czerwone, znajdowały się w momencie wybuchu II wojny światowej w rękach bryty skich, co umożliwiało izolację całego basenu śródziemnomorskiego o działań zewnętrznych, oczywiście pod warunkiem utrzymania tych dwóc niezwykle ważnych strategicznie punktów. Trzecie wyjście – Dardanele nie było już tak ważnym punktem, cieśnina ta bowiem wiodła wyłączni do wewnętrznego morza, jakim jest Morze Czarne i mogła mieć znaczeni jedynie jako ewentualna droga tranzytowa do portów radzieckich, w chwi wybuchu wojny na razie neutralnych i nie zaangażowanych w konflikcie

Zarówno zachodnie, jak i wschodnie wybrzeża Morza Śródziem nego opanowane były przez państwa koalicji antyfaszystowskiej. jednej strony Francja i jej północnoafrykańskie dominia, jak Algier Tunis, z drugiej francuska Syria (w jej skład wchodził Liban), bryty ska Palestyna i Egipt, wszystkie z licznymi portami i bazami wojs lądowych i sił powietrznych; umożliwiało to dokładną kontrolę praw całego basenu śródziemnomorskiego.

W środku tego basenu znajdowały się Włochy, rozłożone na prze cinającym nieomal Morze Śródziemne z północy na południe Półw spie Apenińskim, przedłużonym Sycylią i małymi ufortyfikowanym wysepkami Pantellerią i Lampedusą. Naprzeciw Włoch leżała jej afr kańska kolonia – Libia.

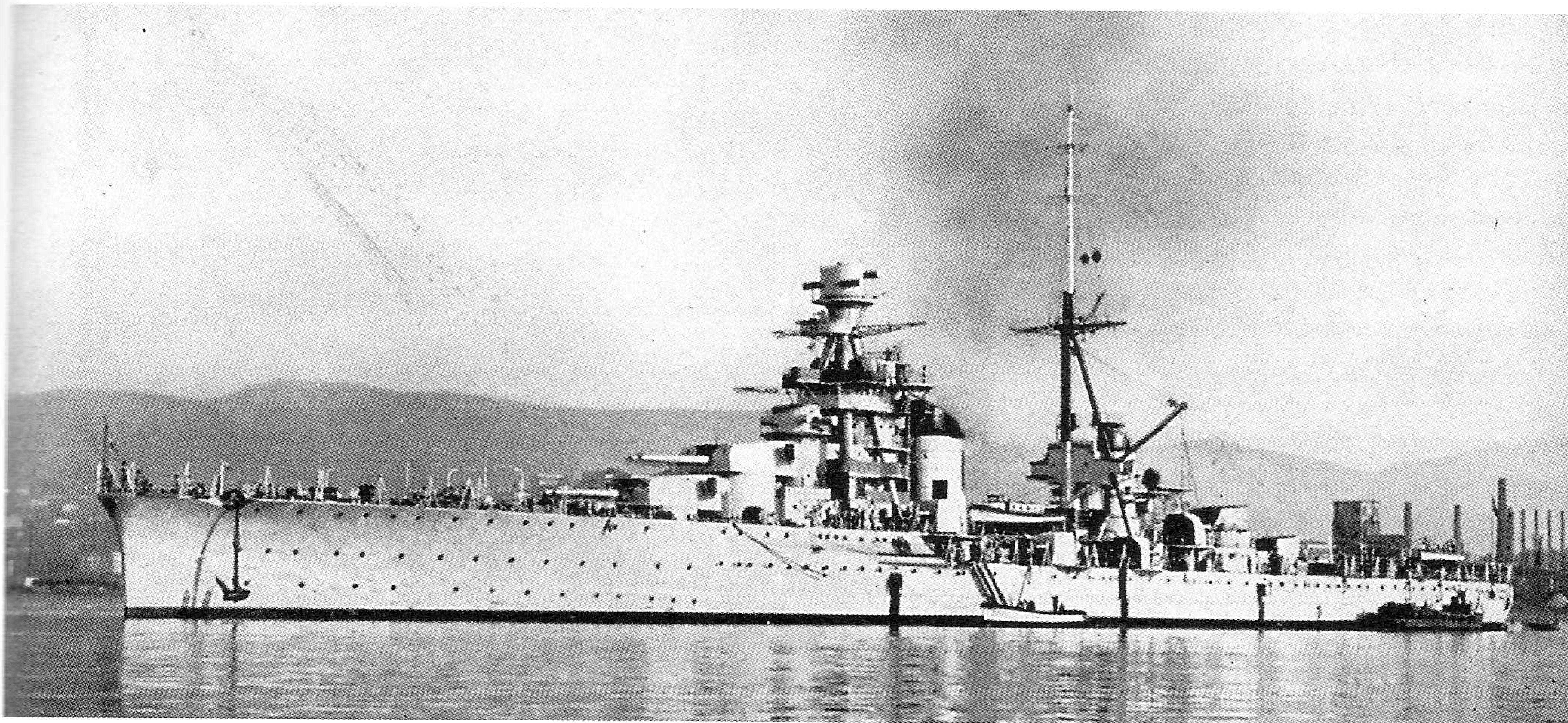
Włochy związane sojuszem z hitlerowskimi Niemcami (chocia neutralne w początkach II wojny światowej), były praktycznie jed nym przeciwnikiem Francji i Wielkiej Brytanii w wojnie na Morz Śródziemnym. Pozostałe państwa, tj. zarówno frankistowska, przyj zna Niemcom i Włochom Hiszpania, jak również proniemiecka jes cze z czasów I wojny światowej Turcja, nie stanowiły zbyt poważnyc potęg ani militarnych w ogólności, ani morskich w szczególności; ic ewentualne przystąpienie do koalicji faszystowskiej niosło ze sob głównie groźbę udostępnienia baz Niemcom i uchwycenia w ten sp sób Morza Śródziemnego w dodatkowe kleszcze.

Najpoważniejszą siłę militarną w basenie Morza Śródziemneg stanowiły Włochy, w których wielkomocarstwowa i kolonialna polityk Mussoliniego stworzyła dość znaczną i bardzo nowoczesną flotę wojen ną. Składała się ona w pierwszych miesiącach II wojny światowej z czte rech zmodernizowanych pancerników, siedmiu krążowników ciężkich 15 lekkich, 59 niszczycieli, 68 torpedowców, 121 okrętów podwodnyc przeszło 70 ścigaczy i wielu mniejszych jednostek. Dodatkowym atuter floty włoskiej była niewielka odległość każdego niemal przyszłego o

[31] Obszerny i dokładny opis ewakuacji z Dunkierki znajdzie Czytelnik – między innymi – w książce Perepeczko A., Burza nad Atlantykiem, Warszawa 1999, t. I, s. 338-378.

Krążownik ciężki *Zara* w 1938 r. z wodnosamolotem na dziobie.





Krążownik ciężki *Fiume*, jeszcze z kompletem 16 armat uniwersalnych kal. 100 mm. Widać co pokrywa gruby na 150 mm pancerz burtowy.

szaru ewentualnych operacji od baz lotniczych, rozmieszczonych – licząc od zachodu – na Sardynii, Sycylii, Półwyspie Apenińskim, w Libii i na wyspach Dodekanezu we wschodnim basenie Morza Śródziemnego.

Flota włoska nie mogła się oczywiście mierzyć ani z flotą brytyjską, ani z francuską, nie należy jednak zapominać, że akwen działania morskich sił Sprzymierzonych obejmował już od września 1939 roku bardzo rozległe rejony morskie, jak choćby Morze Północne, potem wybrzeże norweskie i cały niemal Ocean Atlantycki. Tym niemniej wiosną 1940 roku w śródziemnomorskich bazach brytyjskich i francuskich znajdowało się łącznie osiem pancerników, jeden lotniskowiec, cztery krążowniki ciężkie i około 15 lekkich, około 50 niszczycieli i kilkadziesiąt okrętów podwodnych.

Spoglądając na mapę Morza Śródziemnego i analizując ją pod kątem rozmieszczenia baz obu ewentualnych przeciwników, to znaczy Włochów oraz Anglików i Francuzów, nie sposób nie zastanowić się nad znaczeniem niewielkiej, ale niezwykle ważnej posiadłości brytyjskiej. Była nią Malta, leżąca na linii łączącej Sycylię z Libią. Jej centralne położenie w obu kierunkach na Morzu Śródziemnym miało podwójnie ważne znaczenie. Po pierwsze Malta była jakby filarem długiego mostu łączącego brytyjski Gibraltar z również brytyjskim Egiptem i Kanałem Sueskim, z drugiej zaś strony przecinała linie komunikacyjne łączące Włochy z ich północnoafrykańskimi posiadłościami.

Obie strony zdawały sobie sprawę ze znaczenia Malty, żadna chyba jednak nie przypuszczała w początku 1940 roku, jak ogromnie zwiększy się ono w najbliższych latach i jakie dramatyczne boje będą rozgrywane o utrzymanie tej niewielkiej, skalistej wyspy.

Zanim Włochy przystąpiły do wojny ustalono między dowództwem niemieckiej Kriegsmarine i włoskiej Regia Marina, że oba sztaby będą pracowały oddzielnie zachowując niezależność działań w swoich rejonach operacyjnych. Jak się później okazało, decyzje te okazały się niekorzystne dla strony włoskiej i w późniejszym okresie nastąpiły pewne korekty ustalonych zasad.

Marzec 1940

Benito Mussolini w ramach prowadzonej mocarstwowej, praktycznie ponad miarę, polityki opracował już w marcu 1940 roku założenia zadań, jakie wyznaczono włoskiej marynarce wojennej. Były to plany działań wybitnie ofensywnych i to nie tylko na obszarze Morza Śródziemnego, ale także na wodach Oceanu Atlantyckiego.

9 kwietnia 1940

Marszałek Pietro Badoglio, Szef Sztabu Generalnego włoskiej armii, zwołał na dzień 9 kwietnia 1940 roku konferencję trzech Szefów Sztabów poszczególnych rodzajów broni i poinformował zebranych o: *„zdecydowanej decyzji Duce rozpoczęcia interwencji zbrojnej w tym czasie i w tym miejscu, które on wybierze.”*[32].

Po takim wstępie marszałek przedstawił bardziej szczegółowe plany dla poszczególnych rodzajów broni, z których wynikało, że dla wojsk lądowych wyznaczono działania obronne (najprawdopodobniej na granicach Egiptu i Tunisu, czyli dzisiejszej Tunezji, z Libią – przyp. A. P.), natomiast lotnictwu i marynarce działania ofensywne.

11 kwietnia 1940 roku

Admirał Cavagnari, szef sztabu Regia Marina ustosunkował się do przedstawionych flocie włoskiej zadań i przedstawił na piśmie swoją ocenę.

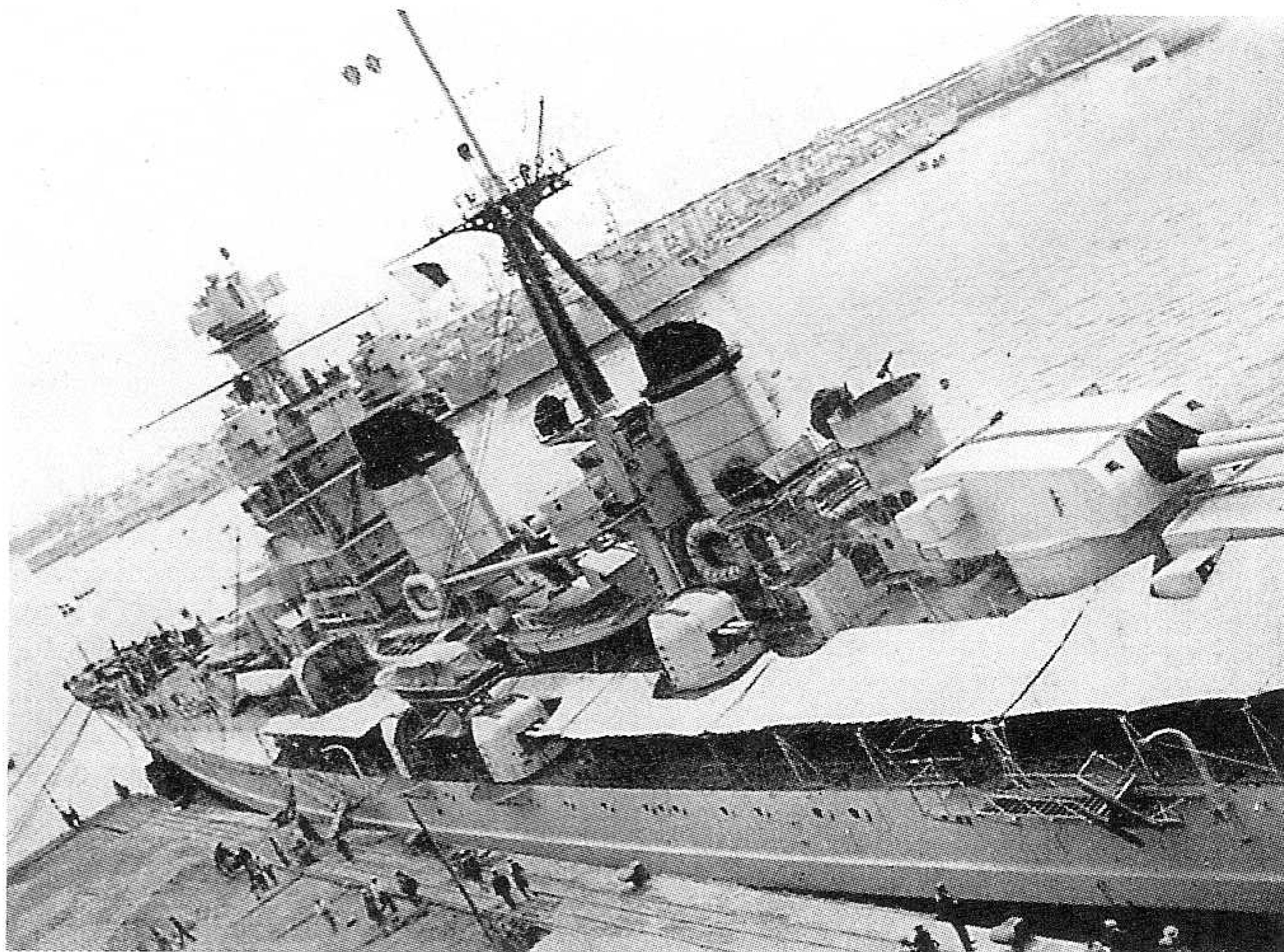
Napisał on między innymi:

Tak więc, gdy nie istnieje możliwość zwycięskiego przeprowadzenia strategicznie ważnych zadań, jak również zlikwidowania nieprzyjacielskich flot, przystąpienie do wojny z własnej inicjatywy nie wydaje się usprawiedliwione.

Pozostaje jedynie możliwość stosowania działań obronnych.

[32] Bragadin M. A., The Italian Navy in World War II, Annapolis 1957, s. 6.

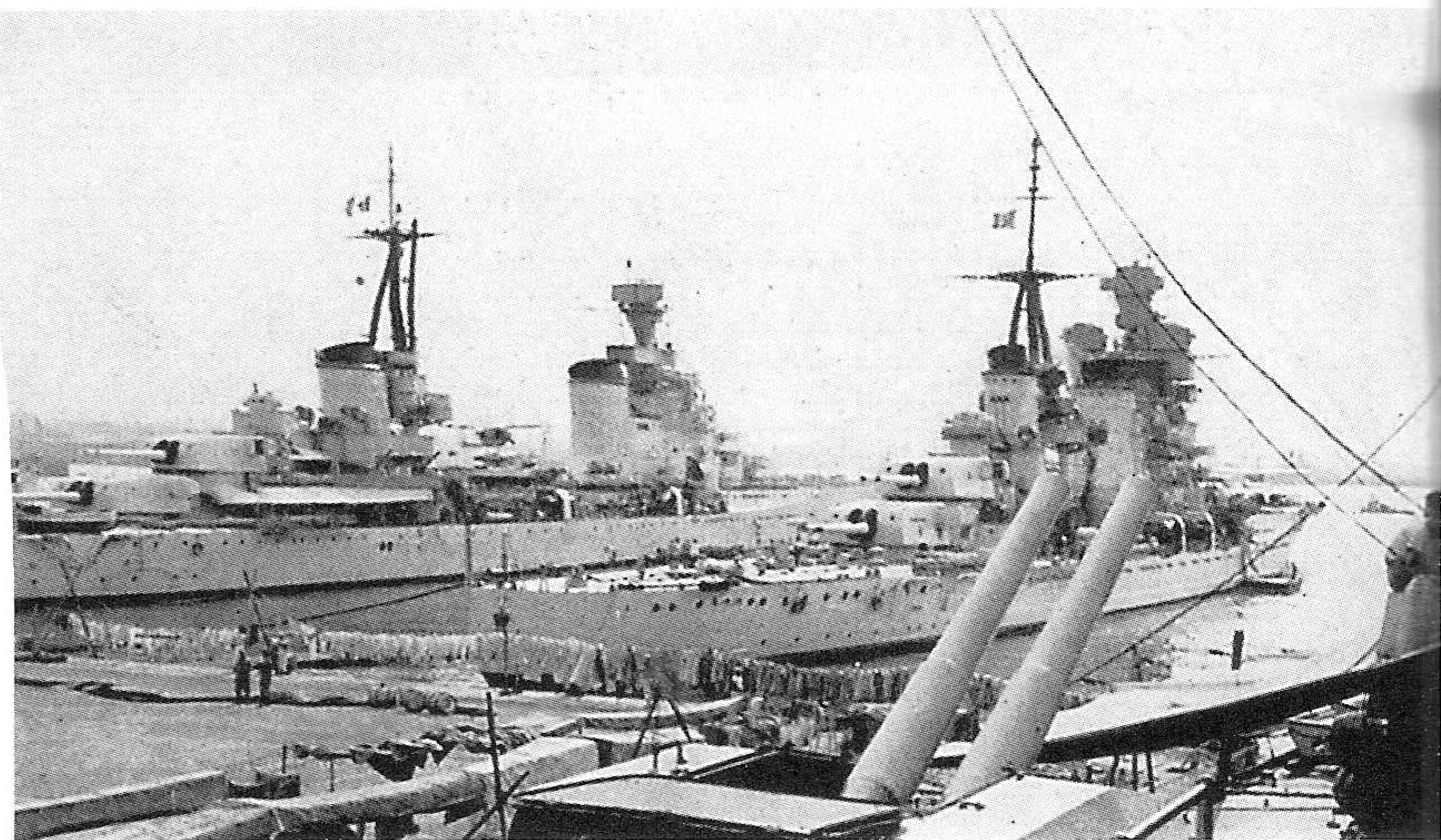
Rok 1935 – widok na krążownik ciężki *Zara* pod nietypowym kątem.



W zakończeniu swego memorandum adm. Cavagnari stwierdził bardzo pesymistycznie:

Niezależnie od charakteru walk w rejonie Morza Śródziemnego w ostatecznym rozrachunku flota nasza poniesie znaczne straty. W takim przypadku, gdy nadejdą pokojowe negocjacje Włochy mogą znaleźć się w sytuacji, w której nie będą możliwe do uzyskania jakiekolwiek korzyści terytorialne, ale dodatkowo będziemy pozbawieni floty, a być może również sił lotniczych[33].

Jak wynika z powyższych cytatów, w dowództwie Regia Marina zdawano sobie sprawę z nierealności mocarstwowych planów Mussoliniego. Po pierwsze flota włoska nie mogła – jak wcześniej podano – przeciwstawić się z powodzeniem połączonym flotom brytyjskiej i francuskiej, po drugie zaś występował łatwy do przewidzenia problem związany z zaopatrzeniem okrętów w paliwo.



Krążowniki ciężkie *Gorizia* i *Bolzano* (którego z tej perspektywy poznać można po szerszym komini rufowym) w 1940 r.

Włoskie zapasy strategiczne paliw płynnych w połowie 1940 roku wynosiły około 1,8 mln t. Ponieważ przewidywano, że miesięczne zużycie paliwa przez okręty floty wyniesie około 200 tys. t, zapas ów mógł wystarczyć zaledwie na 9 miesięcy. Mussolini jednak nie przejmował się zbytnio takimi prognozami, przewidywał bowiem, że po przystąpieniu Włoch do wojny „w odpowiednim czasie" potrwa ona nie dłużej niż trzy miesiące. Przewidywał też – po zwycięstwach Niemiec w Skandynawii – że Francja ulegnie bardzo szybko – co się sprawdziło – a potem nastąpi upadek Wielkiej Brytanii, w czym się zdecydowanie mylił.

30 MAJA 1940 ROKU

Należy sądzić, że memorandum adm. Cavagnariego nie znalazło zrozumienia zarówno w dowództwie armii, jak i w rządzie włoskim, bowiem 30 maja marszałek Badoglio przekazał wszystkim rodzajom broni rozkaz Benito Mussoliniego, który brzmiał:

„Należy być gotowym do działań wojennych począwszy od 5 czerwca."

10 CZERWCA 1940 ROKU

Włochy przystąpiły do wojny po stronie niemieckiej przeciwko – na razie – Wielkiej Brytanii i Francji.

Głównym celem włoskiego planu strategicznego było zniszczenie żeglugi Sprzymierzonych na Morzu Śródziemnym i opanowanie całego basenu tegoż morza.

Jeszcze przed oficjalnym wypowiedzeniem wojny w morze, w okresie od 4 do 9 czerwca, wyszły aż 53 włoskie okręty podwodne, których zadaniem było zarówno postawienie zagród minowych w new ralgicznych rejonach Morza Śródziemnego, jak też bezpośrednie atak torpedowe natychmiast po ogłoszeniu stanu wojny.

11-12 CZERWCA 1940 ROKU

Pierwsza akcja alianckich sił morskich na Morzu Śródziemnym miała miejsce już 11 czerwca. W tym dniu z Aleksandrii wyszedł w morze zespół okrętów pod dowództwem adm. Andrew Cunningham w składzie:

- okręty liniowe *Warspite i Malaya;*
- lotniskowiec *Eagle;*
- 6 krążowników;
- 9 niszczycieli.

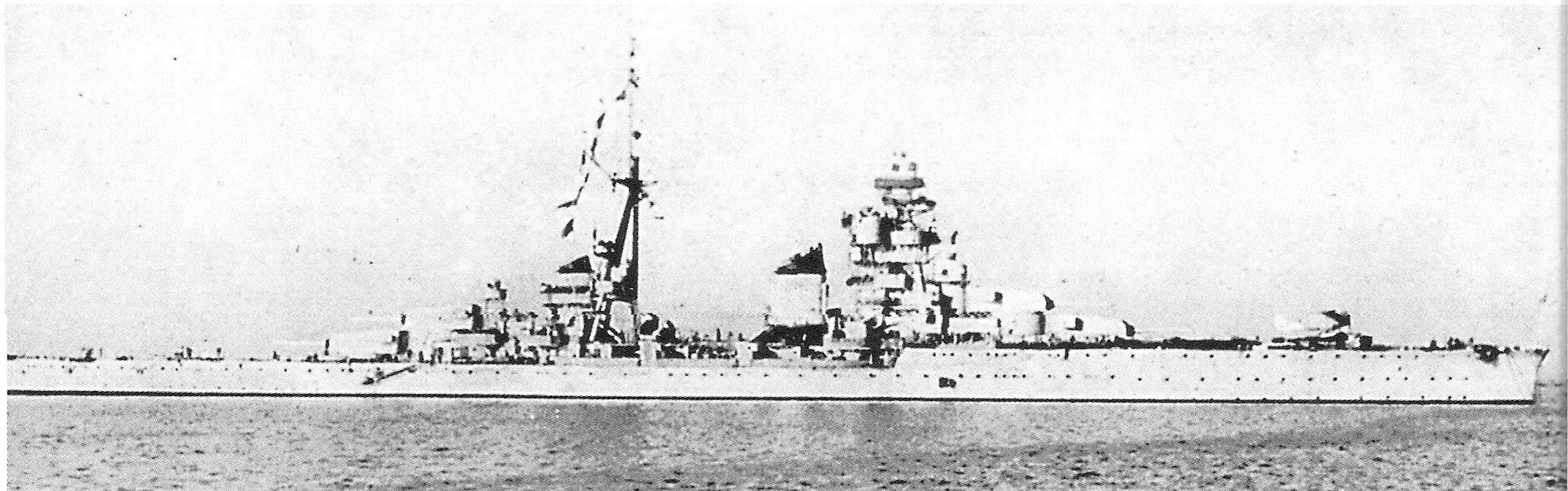
Powyższy zespół skierował się w centralny rejon Morza Śródziemnego, podczas gdy na Morze Egejskie, w rejon włoskiego archipelagu Dodekanezu popłynęły cztery francuskie krążowniki i trzy niszczyciele stacjonujące również w Aleksandrii, a którymi dowodzi wiceadm. Godfroy.

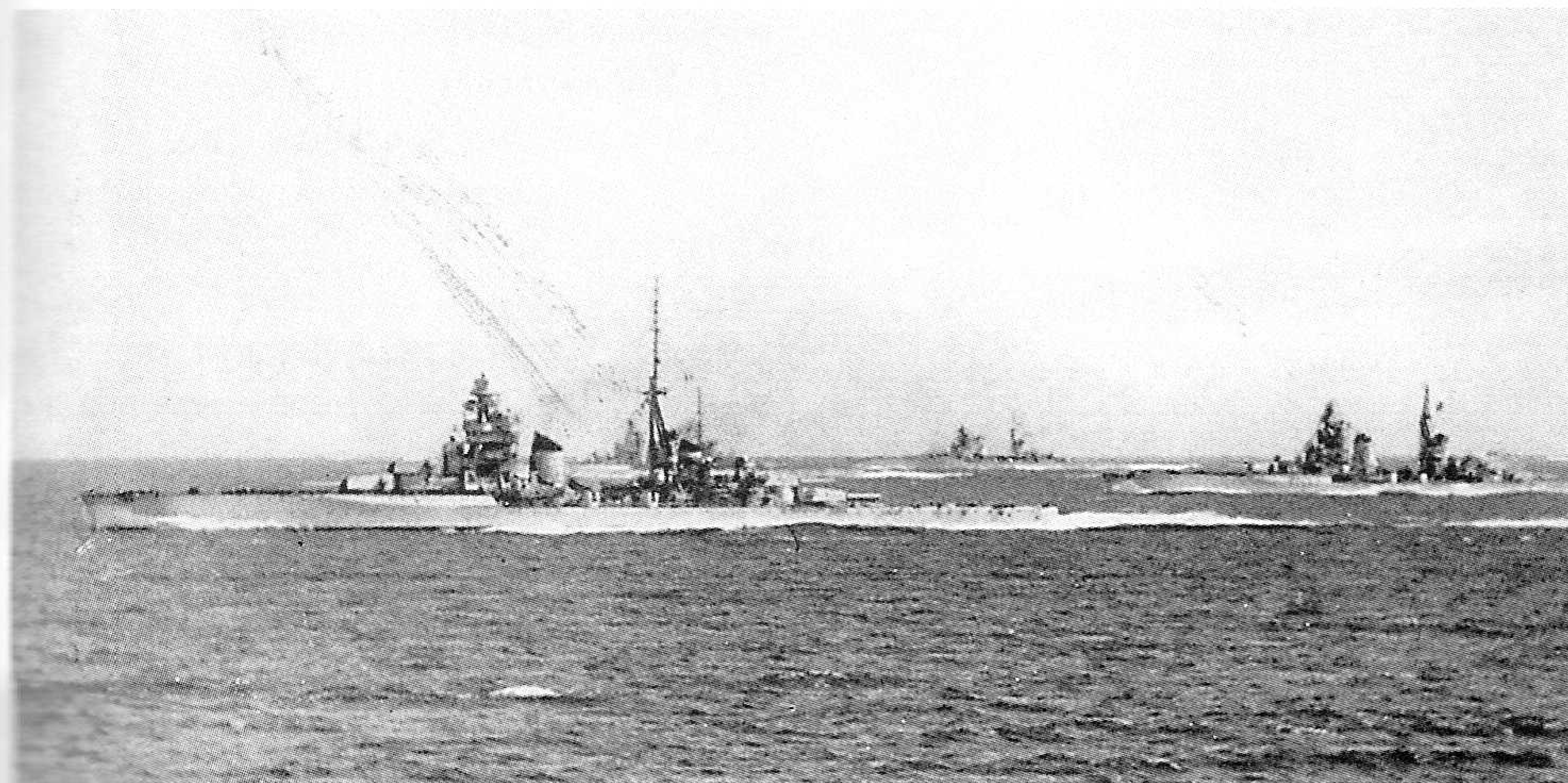
12 czerwca na południe od Krety został zatopiony brytyjski krążownik lekki *Calypso* (r. bud. 1917, 4180 t, 5×152 mm) przez włoski okręt podwodny *Bagnolini*. Niejako w odwecie w Tobruku został osadzony na dnie stary (r. bud. 1910, 9236 t) włoski krążownik pancerny *San Giorgio*.

Gdy włoski zwiad lotniczy wykrył okręty brytyjskie z Messyny wyszły w morze trzy krążowniki ciężkie (***Pola, Trento i Bolzano***) oraz dziewięć niszczycieli pod dowództwem adm. (Amm. di Div.) Carl Cattaneo.

[33] Bragadin M. A., op. cit., s. 6.

Krążownik ciężki *Fiume* w 1940 r. Widoczne otwarte wrota burtowe służące m.in. do załadunku amunicji.





Od lewej krążowniki ciężkie *Fiume, Zara, Pola* i *Gorizia* w czasie bitwy u przylądka Stilo 9 lipca 1940 r.

Dodatkowo z głównej bazy Regia Marina w Tarencie wyruszyły krążowniki ciężkie ***Zara, Fiume i Gorizia*** oraz dwa krążowniki lekkie i osiem niszczycieli pod dowództwem Amm. di Div. Ettore Sportiello.

Siły obu nieprzyjacielskich zespołów były mniej więcej wyrównane (Włosi - 48×203 mm, 20×152 mm, 72×120 mm plus 88 wyrzutni torped, Brytyjczycy - 16×381 mm, 51×152 mm plus 50 wyrzutni torped) z przewagą raczej strony włoskiej, której okręty rozwijały znacznie większe prędkości.

Wydaje się dość dziwnym, że nie nastąpiło spotkanie obu zespołów. Włosi znali przecież pozycję okrętów adm. Cunninghama, a samolotom zwiadowczym nie było chyba trudno utrzymać kontakt z wykrytym licznym zespołem.

7-9 lipca 1940 roku – bitwa u przylądka Stilo

6 lipca 1940 roku w godzinach wieczornych wyszły w morze z Neapolu cztery statki. Były to:
- statek pasażerski *Esperia* (r. bud. 1918, turbinowiec, 11 398 BRT, 21 w., 360 miejsc pasażerskich, armator Adriatico S.A.);
- statek pasażerski *Calitea* (r. bud. 1933, motorowiec, 4013 BRT);
- zbiornikowiec *Vettor Pisani* (r. bud. 1939, motorowiec, 6600 BRT);
- frachtowiec *Marco Foscarini* (r. bud. 1939, motorowiec 6342 BRT).

Eskortę niewielkiego konwoju, złożonego z nowoczesnych – z wyjątkiem *Esperia* – i szybkich statków, stanowiły na pierwszym etapie cztery torpedowce 14 dywizjonu.

Rankiem następnego dnia do konwoju dołączył z Katanii frachtowiec *Francesco Barbero* (6343 BRT) w towarzystwie dwóch torpedowców.

Konwój płynął do libijskiego portu Benghazi, a jego statki wiozły uzupełnienie, liczące 2190 żołnierzy, 232 pojazdy mechaniczne przystosowane do warunków pustynnych, 5720 t drogocennego paliwa oraz 10 445 t rozmaitego sprzętu wojskowego.

Na wodach Morza Jońskiego, po przejściu przez Cieśninę Mesyńską, eskorta konwoju została wzmocniona o okręty 2. dywizjonu pod dowództwem Amm. di Div. Ferdinando Casardiego, złożonego z dwóch krążowników lekkich oraz czterech niszczycieli.

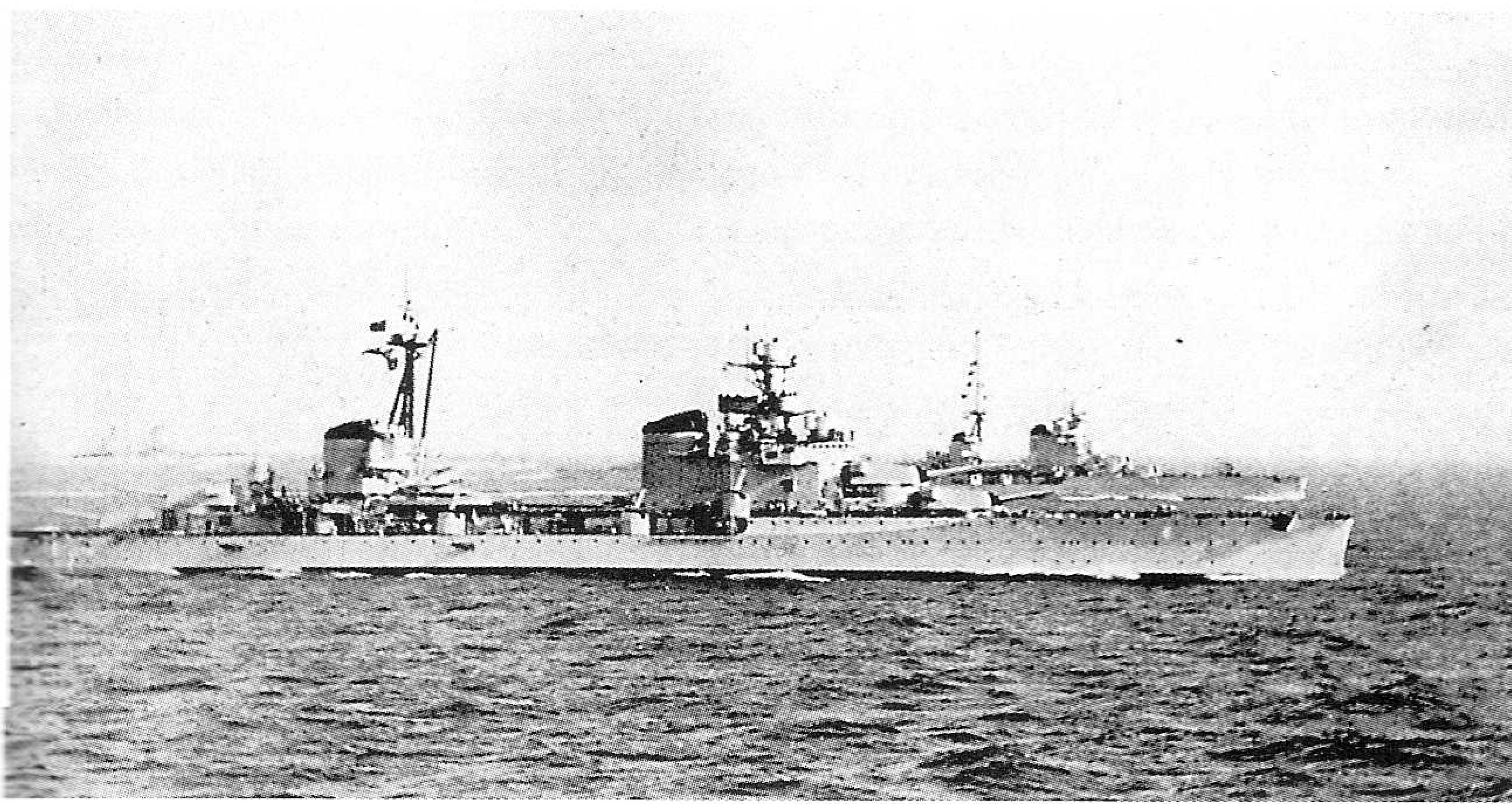
W południe 7 lipca z Aleksandrii wyszedł w morze silny zespół okrętów brytyjskich pod dowództwem adm. Cunninghama w składzie:
- grupa rozpoznawcza (pięć krążowników);
- grupa uderzeniowa, okręt flagowy *Warspite* plus pięć niszczycieli;
- grupa ubezpieczająca, okręty liniowe *Malaya i Royal Sovereign,* lotniskowiec *Eagle* oraz flotylla niszczycieli.

W nocy z 7 na 8 lipca włoski okręt podwodny *Beilul* zaobserwował brytyjskie okręty, przeprowadził nieudany atak torpedowy i o wykryciu nieprzyjaciela poinformował depeszą dowództwo floty. Wiceadmirał (*Amm. di Squadra*) Inigo Campioni, dowódca Pierwszego Zespołu Floty, otrzymał rozkaz wysłania w morze znacznych sił w celu ewentualnego stoczenia bitwy z nieprzyjacielem oraz skierowania statków konwoju do Trypolisu zamiast do Benghazi.

W morze wyszły następujące grupy włoskich okrętów:
- krążownik ciężki ***Pola*** plus cztery niszczyciele (d-ca wiceadm. Ricardo Paladini);
- krążowniki ciężkie ***Zara, Fiume i Gorizia*** oraz cztery niszczyciele pod dowództwem Amm. di Div. Pellegrino Matteucci;
- krążowniki ciężkie ***Bolzano i Trento*** oraz cztery niszczyciele (d-ca Amm. di Div. Carlo Cattaneo);
- cztery krążowniki lekkie i cztery niszczyciele pod dowództwem Amm. di Div. Luigi Sansonettiego.

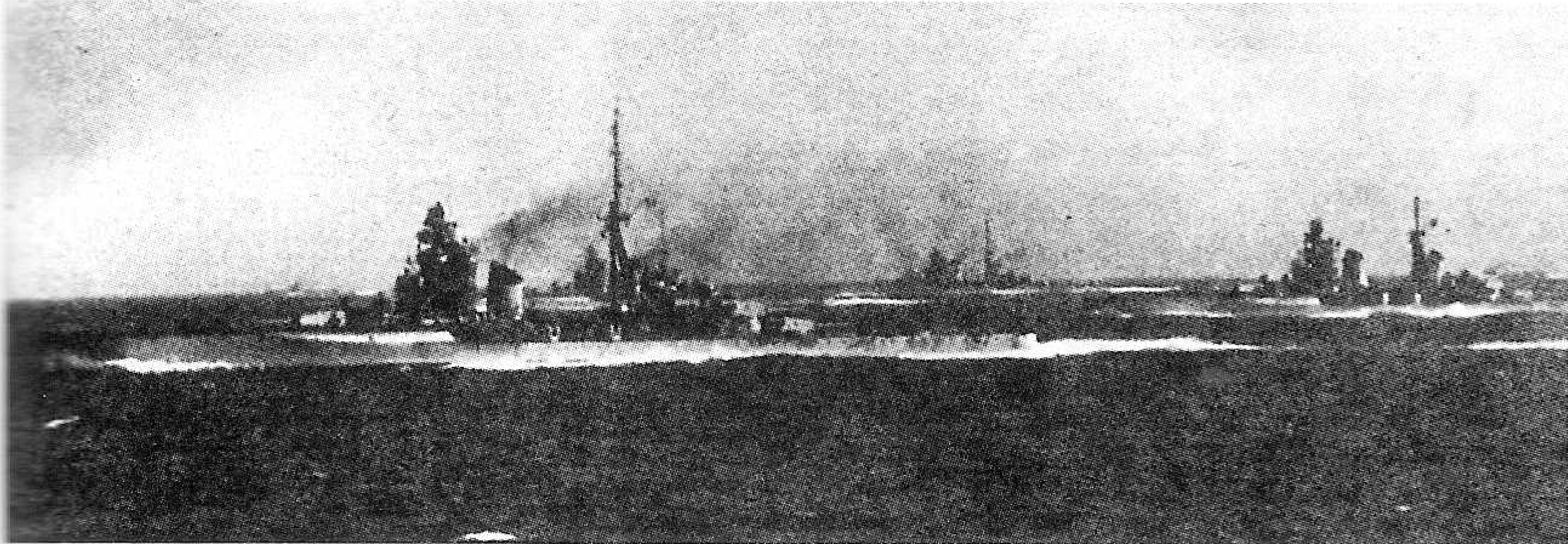
Jakby tych sił było mało, wiceadm. Campioni wyszedł z Palermo wiodąc dwa okręty liniowe (*Conte di Cavour* i *Giulio Cesare),* cztery krążowniki lekkie i 16 niszczycieli.

Tak więc dowództwo włoskiej floty zdecydowało się wysłać w morze prawie wszystkie swoje okręty (2 okręty liniowe, sześć krążowników ciężkich i 10 lekkich, 36 niszczycieli i 6 torpedowców). Ta olbrzymia flota miała osłaniać zaledwie 5 statków konwoju, ale także szykowała się do stoczenia walnej bitwy z brytyjską Flotą Śródziemnomorską.



Bitwa u przylądka Stilo 9 lipca 1940 r. - krążownik ciężki *Bolzano* (w tyle *Pola*).

Trzeci dywizjon włoskich krążowników ciężkich w bitwie u przylądka Stilo 9 lipca 1940 r.





Krążownik ciężki *Trieste* widziany z innego okrętu. W tle krążownik ciężki *Bolzano*

Wyjście w morze brytyjskich okrętów nie było – jak przypuszczano po stronie włoskiej – związane z wysłanym do Libii konwojem. Admirał Cunningham zamierzał osłaniać ewakuację z Malty mieszkających tam kobiet i dzieci w bezpieczniejsze rejony.

Tymczasem w godzinach porannych 8 lipca Cunningham otrzymał wiadomość z brytyjskiego okrętu podwodnego *Phoenix* o wykryciu statków niewielkiego konwoju pod bardzo silną eskortą. W oparciu o te dane admirał postanowił dążyć do spotkania z włoskimi okrętami eskorty podczas przewidywanej drogi powrotnej i skierował swoje okręty w stronę Kalabrii.

Tak więc obaj dowódcy dążyli do stoczenia bitwy i obaj liczyli na zwycięstwo.

Pierwszy cios zadali Włosi. Oto bowiem w południe 8 lipca samoloty startujące z lotnisk wysp Dodekanezu wykryły i zaatakowały krążownik lekki *Gloucester.* Jedna z bomb trafiła w okręt niszcząc baterię artylerii przeciwlotniczej oraz wyrzutnię torped po prawej burcie, krążownik jednak był w dalszym ciągu sprawny.

Wieczorem 8 lipca wszystkie statki włoskiego konwoju dotarły do Benghazi. W tym samym mniej więcej czasie adm. Cavagnari otrzymał informację, że z Gibraltaru wyszedł silny zespół brytyjski złożony z 3 okrętów liniowych, jednego lotniskowca, pięciu krążowników i 17 niszczycieli. W tej sytuacji Cavagnari rozkazał wiceadm. Campioniemu jak najszybciej zaatakować zespół brytyjski na Morzu Jońskim, aby nie dopuścić do połączenia obu zespołów. Z połączonymi siłami brytyjskimi Włosi nie mieli w razie walki najmniejszych szans na powodzenie.

Po południu 8 lipca brytyjska łódź latająca Short *Sunderland* wykryła zespół włoskich okrętów w odległości około 100 mil morskich na północny zachód od Benghazi płynący kursem na Tarent. W tej sytuacji Cunningham skierował swe okręty na przylądek Stilo, gdzie spodziewał się przeciąć drogę nieprzyjacielowi.

Od rana 9 lipca admirałowie oczekiwali wiadomości o aktualnej pozycji przeciwnika, jednakże wysyłane z obu stron samoloty zwiadowcze nie mogły niczego odnaleźć.

Dopiero o godz. 11.11 pilot samolotu z Malty dostrzegł włoskie okręty płynące kursem 60°. Wkrótce po otrzymaniu tego meldunku wystartowały samoloty torpedowe z lotniskowca *Eagle.* O godzinie 13.15 zaatakowały one krążownik ciężki ***Pola,*** jednakże żadna z torped nie trafiła do celu.

O godzinie 15.16 włoski niszczyciel *Vittorio Alfie* dostrzegł brytyjskie okręty i o 15.20 włoski krążowni lekki *Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi* otworzył ogień armat kal. 152 mm. Rozpoczęła się bitwa, określana jak bitwa u przylądka Stilo.

O godzinie 15.53 do bitwy włączył się okręt li niowy *Warspite,* będący okrętem flagowym adm. Cunninghama, i już w kilka minut później włoski krążownik ciężki ***Bolzano*** został trafiony trzema pociskami kal 381 mm. Pierwszy z nich uszkodził urządzenie sterowe, drugi prawoburtową armatę wieży „B", trzeci zniszczył rufowe wyrzutnie torped. Uszkodzony okręt zatoczył pełną cyrkulację, co pomieszało dotychczasow szyk włoskich jednostek.

Na domiar złego, niemal równocześnie został trafiony okręt liniowy *Giulio Cesare.* Pocisk kal. 381 mm uszkodził dwie kotłownie, co spowodowało spadek prędkości do 18 węzłów.

W tej sytuacji wiceadm. Campioni wydał niszczycielom rozkaz postawienia zasłony dymnej i wykonania ataku torpedowego.

Włoskie ciężkie okręty znikły w zasłonie i położyły się na kur 245° wiodący ku Cieśninie Mesyńskiej. Żadna z odpalonych prze niszczyciele torped nie doszła do celu.

Bitwa u przylądka Stilo została zakończona.

Admirał Cunningham miał początkowo zamiar atakować przy pomocy niszczycieli uszkodzone włoskie okręty, jednak odstąpił od tego obawiając się ataku włoskich bombowców z nieodległego Tarentu i skierował okręty swego zespołu w stronę konwoju statków ewakuacyjnych z Malty.

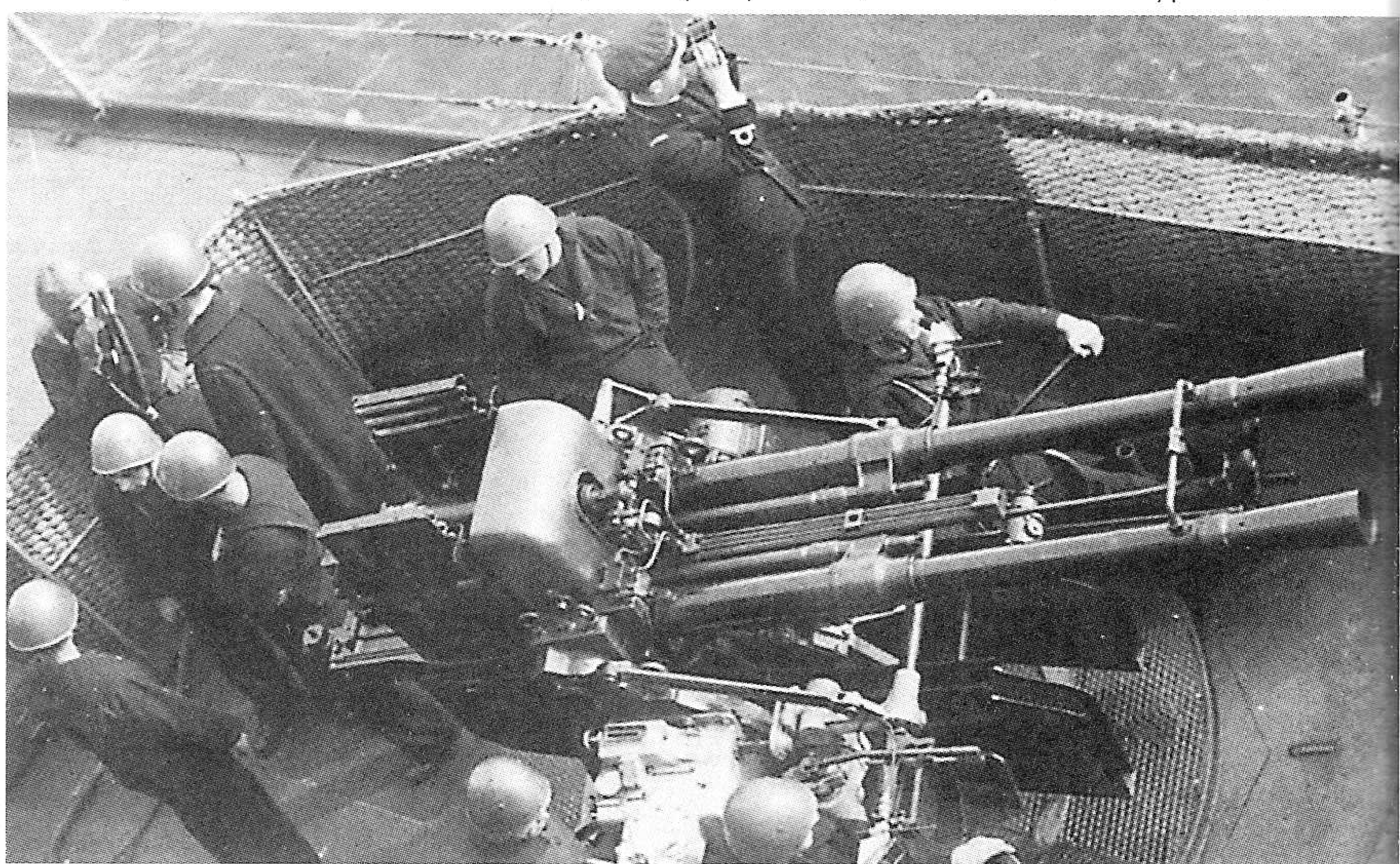
Włoskie bombowce, których obawiał się Cunningham nadleciały kilka minut po godz. 17.00, jednak zaatakowały... okręty włoskie, które – rozpoznawszy właściwie atakujące maszyny – nie otworzyły ognia ratując się jedynie unikami. Mimo tak sprzyjających warunków dla włoskich samolotów żadna ze zrzuconych bomb nie trafiła.

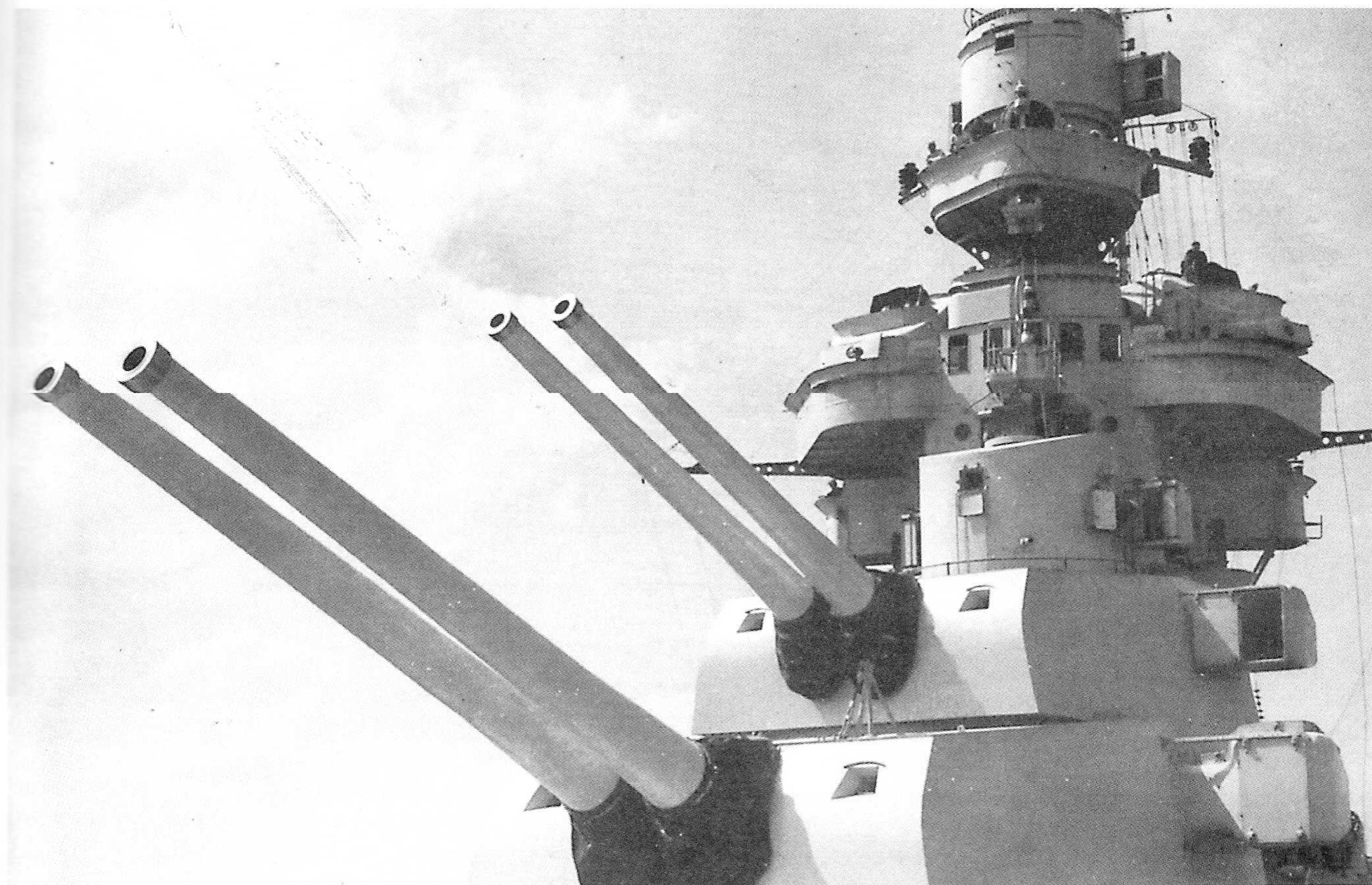
Uszkodzone ***Bolzano i Trento*** odeszły na remont do La Spezia.

30 LIPCA 1940 ROKU

Fragmentem – zresztą jednym z ważniejszych – wojennych planów Mussoliniego było opanowanie Egiptu i rejonu Kanału Sueskiego. Do tego jednakże nie wystarczały stosunkowo nieliczne oddziały wojskowe, zgromadzone w Libii, które – na domiar – wymagały niemal stałego zaopatrzenia w rozmaite materiały i sprzęt.

Działka plot. kal. 37 mm Breda M1932 L/54 na jednym z krążowników ciężkich typu *Zara.*





Krążownik ciężki *Pola* – dziobowe wieże działowe i bryła pomostu bojowego. Lufy armat zamontowano bardzo blisko siebie na wspólnej kołysce i nie były rozsprzęglane.

Nic więc dziwnego, że w końcu lipca skierowano do eskortowania konwojów włoskich statków z dostawami znaczne siły Regia Marina, w tym również krążowniki ciężkie *Trento, Zara* oraz *Pola*. Trzeba bowiem pamiętać, że na drodze włoskich linii żeglugowych w poprzek Morza Śródziemnego znajdowała się Malta, stanowiąca bardzo ważną brytyjską bazę morską i lotniczą.

Tym razem wyżej wymienione okręty eskortowały konwój złożony z 11 dużych i szybkich statków na trasie z portów południowych Włoch do portów Libii.

Ze względu na ważność tego konwoju oraz na doniesienia zwiadu lotniczego o obecności w morzu znacznej liczby brytyjskich okrętów, do osłony wyznaczono aż 11 włoskich krążowników ciężkich i lekkich, 23 niszczyciele i 14 jednostek eskortowych, czyli łącznie przeszło cztery razy więcej niż statków konwoju.

Mimo przewidywań, tym razem strona brytyjska nie przedsięwzięła żadnej akcji i 11 załadowanych statków dotarło bez przeszkód do portów przeznaczenia, wzmacniając potencjał militarny oddziałów włoskich w Libii.

31 SIERPNIA 1940 ROKU

Tego dnia z Mesyny i Tarentu wyszły w morze zespoły włoskich okrętów. Składało się na nie pięć okrętów liniowych z najnowszymi *Littorio i Vittorio Veneto*, aż 10 krążowników, w tym dwa ciężkie – ***Trento*** i ***Trieste*** oraz 34 niszczyciele.

Powodem tej akcji były doniesienia włoskiego zwiadu lotniczego, że zarówno od Gibraltaru, jak i od Aleksandrii zbliżają się dwa silne zespoły Royal Navy i dowództwo Regia Marina postanowiło zaatakować okręty płynące z Aleksandrii, aby nie dopuścić do ich połączenia z okrętami zespołu płynącego z zachodu.

Dwa dni wcześniej z Gibraltaru wyszedł zespół brytyjski, określony jako „Force F" złożony z okrętu liniowego *Valiant*, nowoczesnego lotniskowca *Illustrious* oraz dwóch krążowników przeciwlotniczych. Osłona „Force F" składała się z okrętu liniowego, lotniskowca, krążownika i 12 niszczycieli.

Zespół „Force F" przeznaczony był dla wzmocnienia Floty Śródziemnomorskiej. Okrętom tym wyszedł naprzeciw z Aleksandrii zespół pod dowództwem adm. Cunninghama złożony z dwóch okrętów liniowych, lotniskowca *Eagle*, pięciu krążowników i 13 niszczycieli. Przy tej okazji okręty Cunninghama osłaniały niewielki, ale bardzo ważny konwój trzech transportowców z zaopatrzeniem dla Malty (*Cornwall*, r. bud. 1920, turbinowiec, 10 605 BRT; *Plumleat*, r. bud. 1917, zbiornikowiec, 5916 BRT; *Volo*, r. bud. 1938, 1587 BRT).

Powyższą operację Royal Navy określiła kryptonimem „Hats".

Gdy samoloty brytyjskie dostarczyły Cunninghamowi informacje o wyjściu okrętów włoskich w morze oraz o składzie zespołów, admirał wydał rozkaz odejścia w kierunku południowym od dotychczasowego kursu, zdawał sobie bowiem sprawę ze znacznej przewagi nieprzyjaciela i nie dążył do spotkania.

Włoski historyk pisze[34], że ponieważ nie było szansy na spotkanie z zespołem brytyjskim przed zachodem słońca, nie chcąc ryzykować nocnej bitwy, bardzo silny zespół włoski zmienił kurs i dopiero rankiem następnego dnia planowano odszukanie okrętów Floty Śródziemnomorskiej, co przy znacznej przewadze prędkości nie powinno było stanowić problemu.

Jednakże w świetle bardzo ostrożnej taktyki, jaką Regia Marina stosowała w czasie II wojny światowej wydaje się mocno prawdopodobne, że dowódca zespołu włoskiego, adm. Inigo Campioni szukał pretekstu do uniknięcia spotkania i bitwy.

W nocy z 31 sierpnia na 1 września zerwał się silny sztorm, który uszkodził kilka włoskich niszczycieli, a także uniemożliwił loty zwia-

[34] Bragadin M.A., op. cit., s. 33.

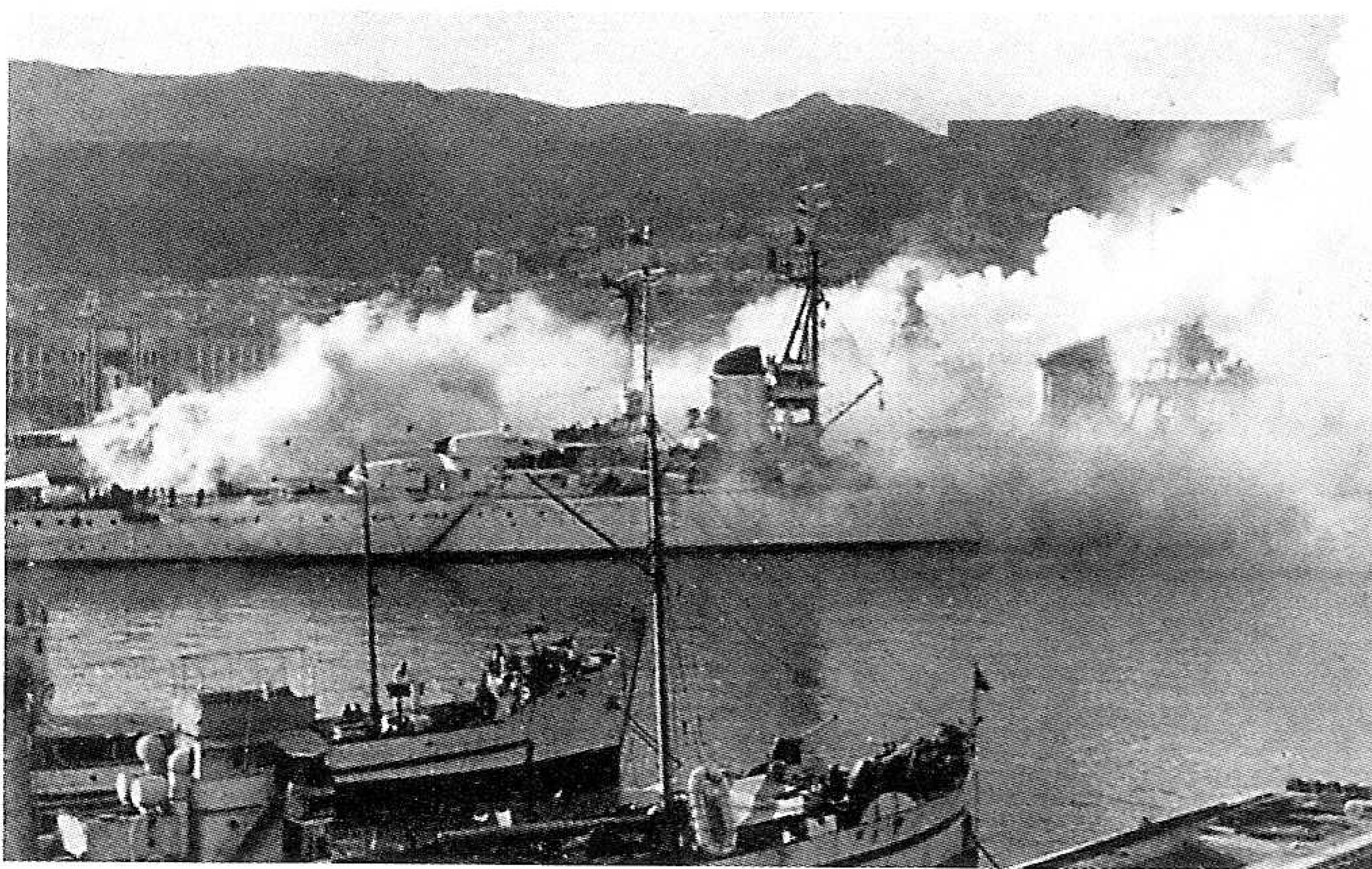
dowcze i w tej sytuacji przed południem 1 września okręty włoskie wycofały się do swych baz, spalając nadaremno setki ton bezcennego paliwa[35]. Zaopatrzenie dotarło na Maltę.

12 listopada 1940 roku

Już w 1935 roku został wstępnie opracowany w dowództwie Floty Śródziemnomorskiej śmiały plan zaatakowania – oczywiście w przypadku wybuchu wojny między Włochami i Wielką Brytanią – przy pomocy samolotów pokładowych lotniskowca bazy floty włoskiej w Tarencie.

Gdy wojna wybuchła, adm. Cunningham powrócił do koncepcji takiego ataku, jednakże brakowało w składzie podległej mu floty dużego lotniskowca. Dopiero włączenie we wrześniu nowoczesnego okrętu tej klasy, jakim był *Illustrious* pozwoliło adm. Cunninghamowi powrócenie do projektu operacji, której nadano kryptonim „Judgement" (wyrok).

Nalot odbył się w nocy z 11 na 12 listopada 1940 roku. Podczas niego zostały poważnie uszkodzone trzy okręty liniowe (*Littorio, Caio Duilio i Conte di Cavour*), jednakże znajdujące się w tym czasie w Tarencie krążowniki ciężkie (***Gorizia, Fiume i Zara*** stały na beczkach na wodach zatoki Mar Grande, natomiast ***Trento, Trieste i Bolzano*** na wodach zatoki Mar Piccolo) uniknęły uszkodzeń, stanowiły bowiem cele drugiej kolejności.



Styczeń 1941 r. – krążownik ciężki *Trieste* i jednostki 3. dywizjonu w Mesynie za zasłoną dymną.

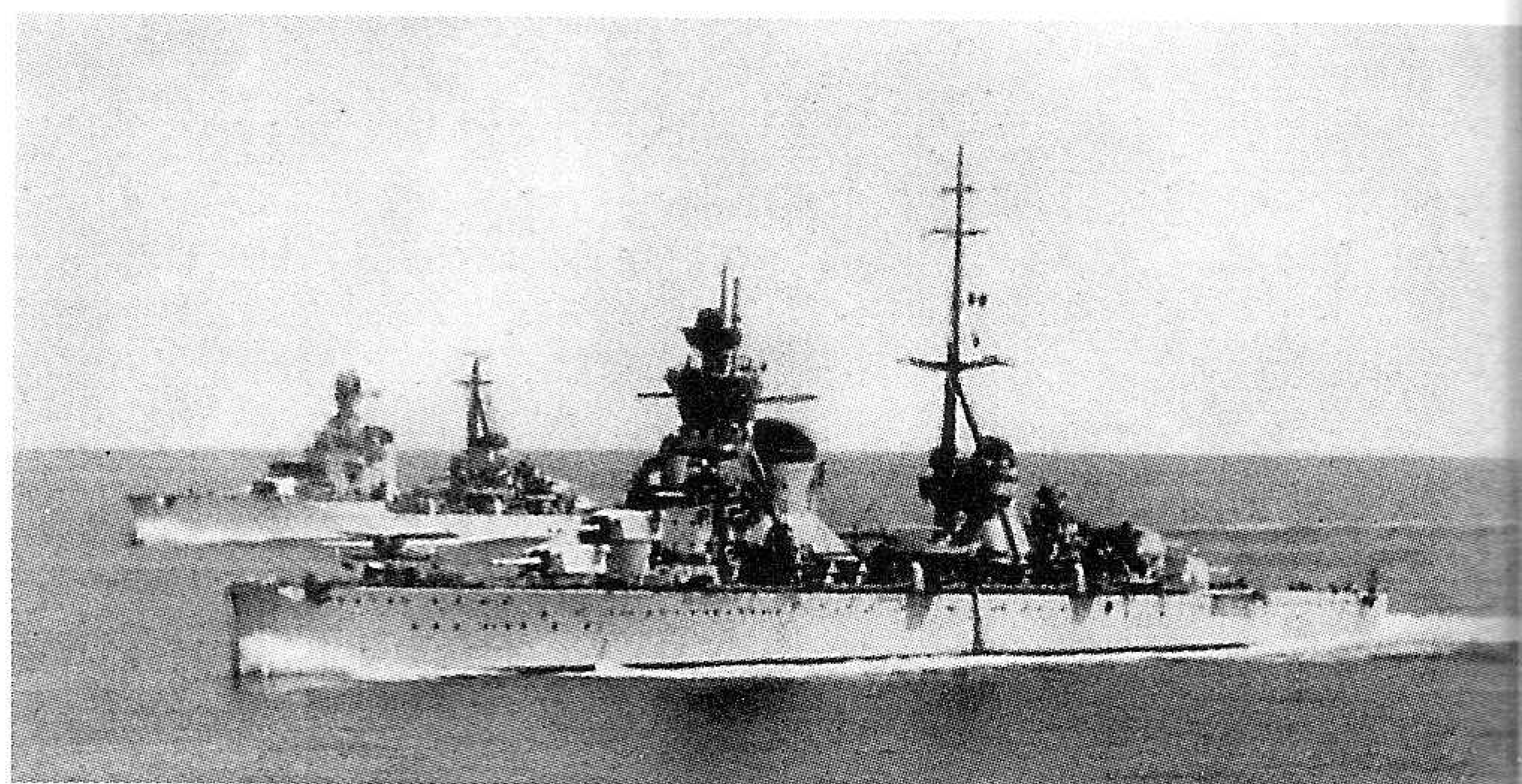
Już po zakończeniu głównego nalotu na Tarent nadleciał spóźniony samolot brytyjski, który zrzucił dwie celne bomby. Jedna z nich trafiła krążownik ***Trento,*** jednakże zapalnik był nastawiony z opóźnieniem ponieważ przewidywano, że bomby trafią w bardziej opancerzony okręt. W efekcie celna bomba przebiła pokład ***Trento***, a następnie burtę i wybuchła dopiero w wodzie powodując jedynie nieznaczne uszkodzenia.

26 listopada 1940

25 listopada szef sztabu włoskiej marynarki wojennej otrzymał wiadomość, że z Gibraltaru płynie zespół okrętów złożony z okrętu liniowego, lotniskowca oraz kilku krążowników i niszczycieli. W jakiś czas później nadeszła informacja o wykryciu w pobliżu Krety zespołu okrętów z Aleksandrii, płynącego kursem zachodnim.

Po analizie informacji adm. Cavagnari zdecydował się na kolejną próbę zaatakowania i zniszczenia słabszego z zespołów, płynącego z

[35] Wg źródeł włoskich przykładowe zużycie paliwa w ciągu 1 godziny przy prędkości rzędu 16-18 w. przedstawiało się następująco: okręty liniowe typu *Vittorio Veneto* – ponad 14 t/h, krążowniki ciężkie typu *Trento* – 8,6 t/h, krążowniki lekkie – 7,2 t/h, niszczyciele – ok. 5,2 t/h.



Krążownik ciężki *Trento* – już z kapami na kominach – podczas jednej z akcji w 1940 r. (w tle krążownik *Bolzano*).

Gibraltaru, zanim dojdzie do ich połączenia. Na miejsce ataku wybrano rejon na południe od Sardynii.

W związku z tym, 26 listopada z Neapolu wyszły w morze okręty włoskie pod dowództwem adm. Inigo Campioni. Jego zespół stanowiły:

- okręty liniowe *Vittorio Veneto i Giulio Cesare;*
- krążowniki ciężkie ***Pola, Fiume i Gorizia***;
- dziesięć niszczycieli.

W tym samym czasie wyruszyły z Mesyny pod dowództwem wiceadm. Luigi Sansonettiego trzy krążowniki ciężkie – ***Trento, Trieste i Bolzano*** oraz trzy niszczyciele. Dodatkowo z Trapani na Sycylii miały dołączyć cztery torpedowce.

Jak wynika z powyższego zestawienia adm. Campioni dysponował znacznie silniejszą flotą niż zespół brytyjski płynący z Gibraltaru, którego głównym zadaniem była eskorta trzech dużych i szybkich transportowców[36]. Operacja ta otrzymała kryptonim „Collar" (pol. kołnierz, pierścień).

W rejonie na południe od Sardynii zespół gibraltarski miał się spotkać z zespołem aleksandryjskim. W tym samym rejonie, gdzie adm. Campioni wyznaczył miejsce bitwy, która miała przyćmić klęskę poniesioną w Tarencie.

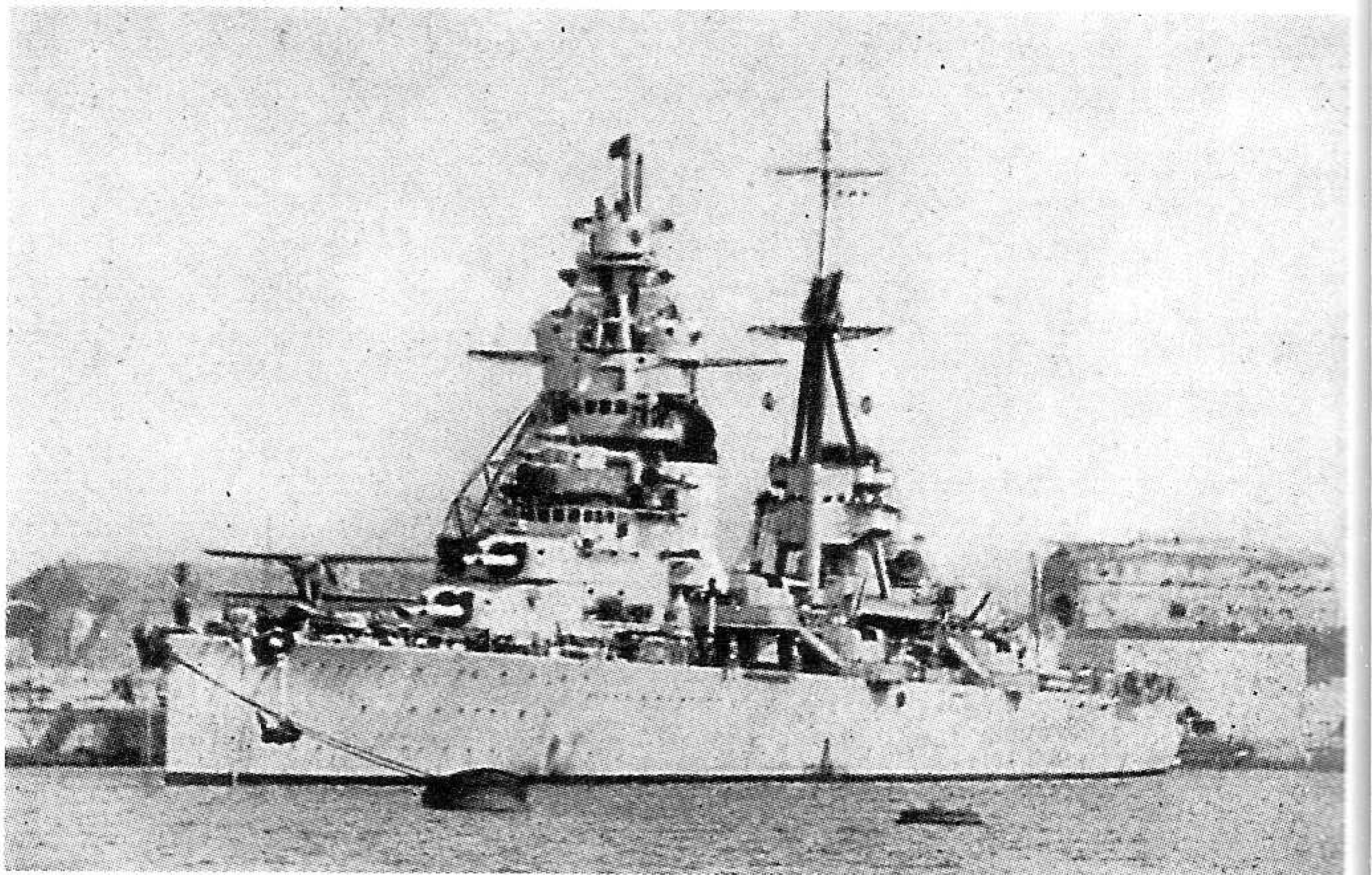
Wbrew przewidywaniom strony włoskiej oba brytyjskie zespoły spotkały się około godz. 12.00, zanim w pobliże dotarły okręty adm. Campioni. Wiceadmirał James Somerville, który przejął dowództwo nad całością, dążył do spotkania z Włochami mając na uwadze osłonę statków konwoju.

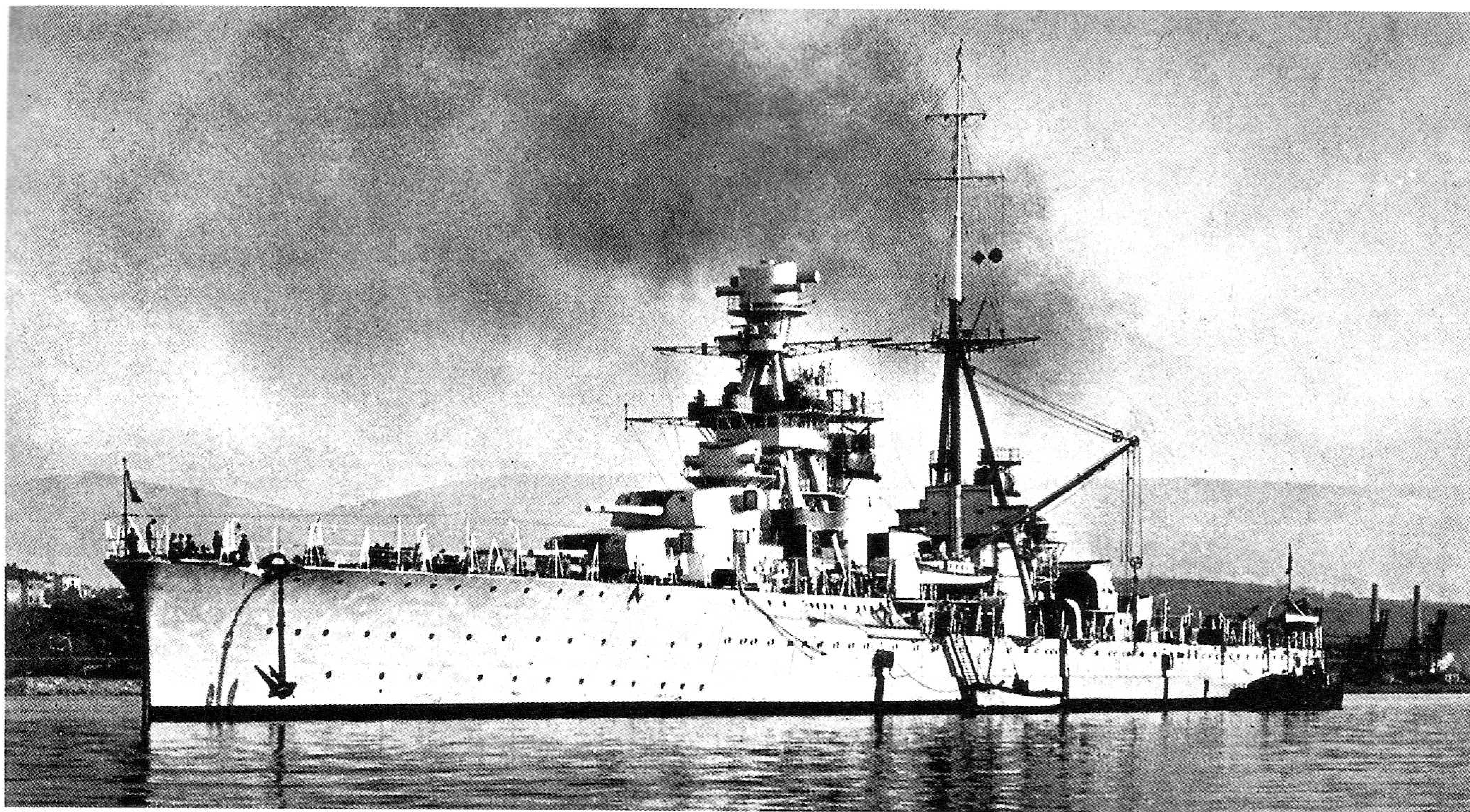
O 12.30 brytyjskie krążowniki dostrzegły ***Trento, Trieste i Bolzano*** i – mimo znacznej przewagi nieprzyjaciela – natychmiast otworzyły ogień.

Zaczęła się bitwa, określona później jako Bitwa u przylądka Teulada.

[36] Były to – *Clan Forbes*, r. bud. 1938, 7529 BRT, 17 w., *Clan Fraser*, r. bud. 1939, 7529 BRT, 17 w. oraz *New Zealand Star*, r. bud. 1935, 10 740 BRT, 16 w. (dane wg Gröner E., Taschenbuch der Handelsflotten 1940, Berlin 1940).

Krążownik ciężki *Trieste* w bazie w pierwszej części II wojny światowej.




Krążownik ciężki *Fiume*.

Tymczasem adm. Campioni otrzymał około godz. 12.00 mylącą instrukcję od pilota samolotu zwiadowczego, który zgłosił obecność sił znacznie silniejszych niż w rzeczywistości. Spowodowało to – zgodnie z ostrożnymi wytycznymi dowództwa floty włoskiej – wydanie rozkazu powrotu do Neapolu.

W pierwszej fazie potyczki pocisk kal. 203 mm (prawdopodobnie z działa krążownika ***Pola*** lub ***Fiume***) trafił w krążownik ciężki *Berwick*, niszcząc wieżę artyleryjską. Zginęło przy tym siedmiu członków załogi. W kilka minut później *Berwick* został trafiony ponownie.

Zgodnie z rozkazem adm. Campioni włoskie krążowniki ciężkie po uzyskaniu trafień w *Berwicka* postawiły zasłonę dymną i skierowały się do Neapolu.

Kilkunastominutowa bitwa pod Teulada zakończyła się bez zwycięstwa którejkolwiek ze stron. Statki konwoju – co najważniejsze – dotarły na Maltę.

Kolejne, wręcz kompromitujące niepowodzenie floty włoskiej spowodowało, że w dowództwie Regia Marina nastąpiły znaczne zmiany personalne i przetasowania na czołowych pozycjach. Admirał Domenico Cavagnari utracił swoje stanowisko, a na jego miejsce mianowano adm. Arturo Riccardiego, którego zastępcą został dotychczasowy dowódca floty, adm. Inigo Campioni. Awans tego ostatniego był jednakże pozorny, admirał bowiem odchodził do służby typowo urzędniczej.

Dowódcą floty został stosunkowo młody i energiczny wiceadm. Angelo Jachino. Urodzony w roku 1889, brał udział w wojnie bałkańskiej, następnie w I wojnie światowej oraz czas jakiś stacjonował w Chinach jako dowódca kanonierki w Tientsinie.

ROK 1941

13-14 LUTEGO 1941

W dniach tych miała miejsce konferencja niemiecko – włoska w alpejskiej miejscowości Merano, na której przewodniczącymi delegacji byli; ze strony niemieckiej Grossadmiral Erich Raeder, dowódca Kriegsmarine, ze strony włoskiej adm. Arturo Riccardi.

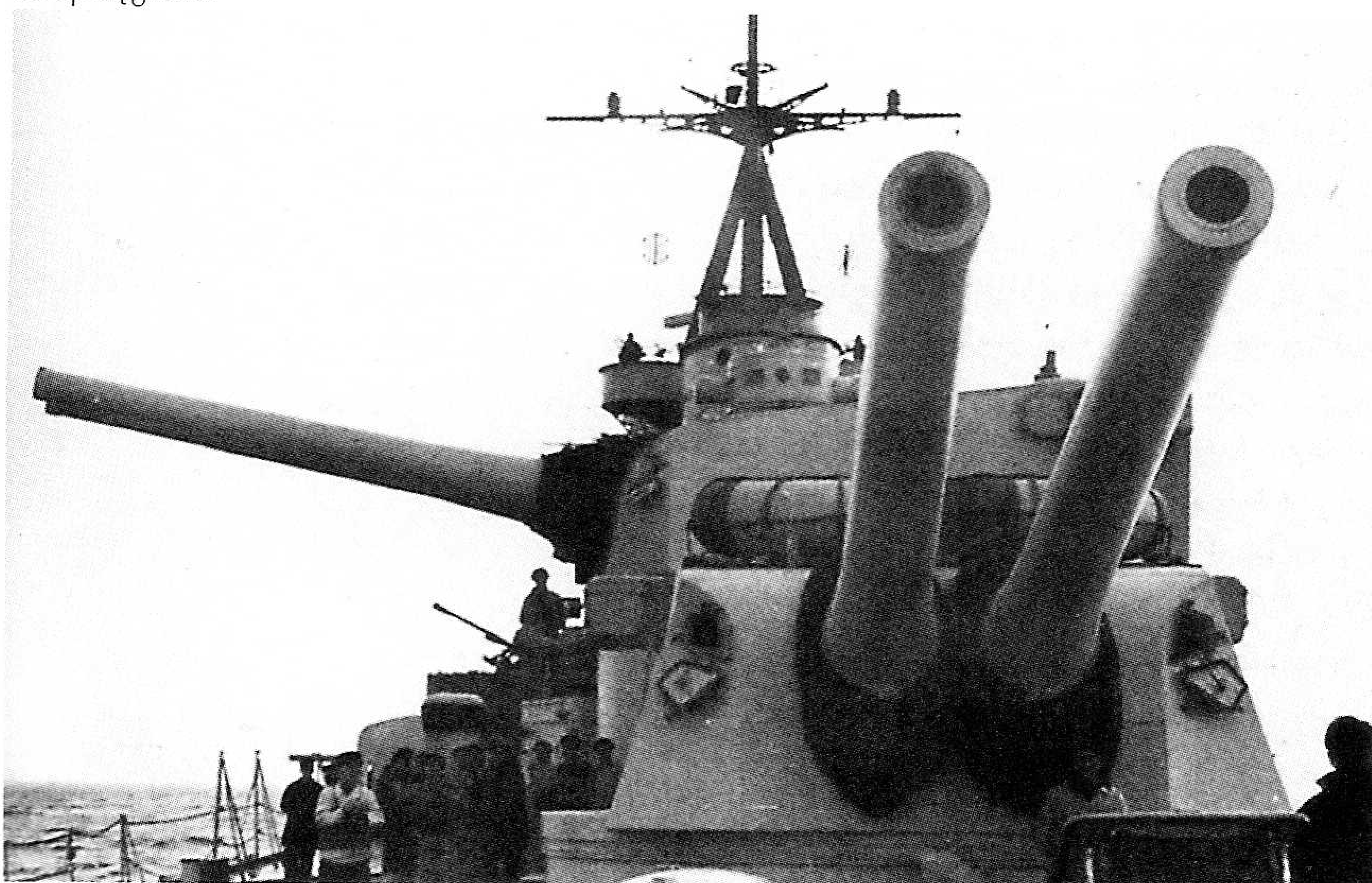
W czasie trwania konferencji Niemcy zarzucali flocie włoskiej bardzo małą skuteczność i wręcz bezczynność. W konsekwencji adm. Raeder stwierdził, że w dziewięć miesięcy po wkroczeniu Włoch do wojny Malta w dalszym ciągu jest w rękach brytyjskich, flota włoska odczuwa drastyczny brak paliw, a każda jej próba działania jest bardzo asekuracyjna i kończy się fiaskiem.

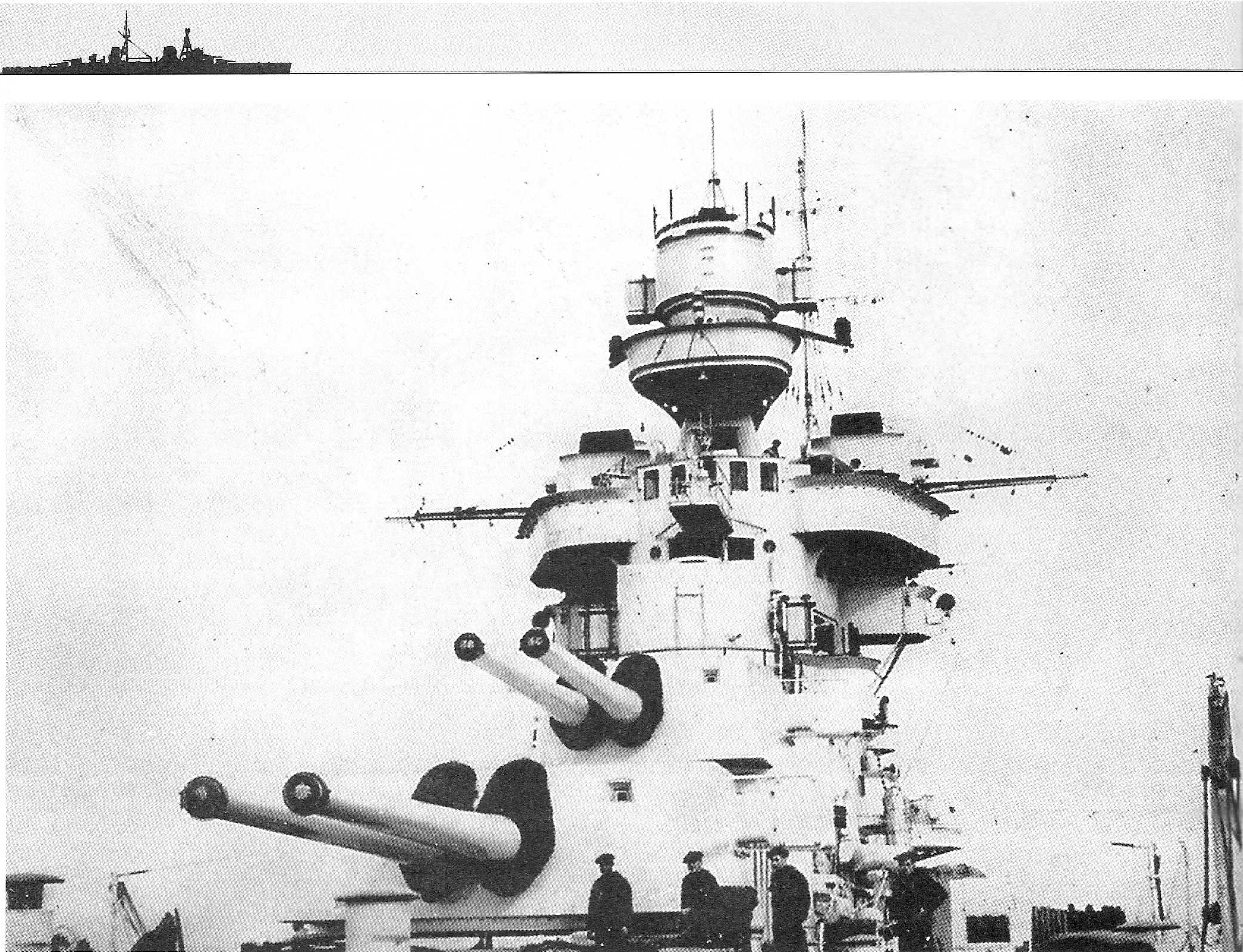
Omówiono również warunki udziału floty włoskiej w przygotowywanym ataku niemieckim na Grecję. Zadaniem floty włoskiej miało być odcięcie dostaw brytyjskich płynących z Aleksandrii na Kretę i do Pireusu.

27 MARCA 1941 ROKU

W lutym i marcu 1941 roku dowództwo Regia Marina otrzymywało raporty o zwiększeniu liczby brytyjskich transportowców płyną-

Rufowe wieże armat kal. 203 mm krążownika ciężkiego *Trento*. Fotografia z okresu wojny, o czym świadczy kapa komina – dokładnie w drodze na wody zatoki Wielka Syrta, gdzie 22 marca 1942 r. doszło do bitwy. Lufy armat zamontowano bardzo blisko siebie na wspólnej kołysce i nie były rozsprzęglane.





Widok na bryłę pomostu oraz dziobowe wieże artylerii głównej krążownika ciężkiego *Pola*.

cych z Egiptu do Grecji. Zgodnie z ustaleniami w Merano adm. Jachino otrzymał rozkaz wyjścia w morze i przerwania brytyjskich szlaków żeglugowych we wschodnim rejonie Morza Śródziemnego.

Jachino zgromadził w tym celu większość podległych mu okrętów. I tak po południu 26 marca wyszedł z Neapolu *Vittorio Veneto*, okręt flagowy admirała, w asyście czterech niszczycieli, z Tarentu natomiast 1. dywizjon pod dowództwem adm. Carlo Cattaneo, złożony z krążowników ciężkich ***Zara, Fiume i Pola*** oraz czterech niszczycieli, z Brindisi ruszyły okręty 8. dywizjonu (d-ca adm. Legnani, dwa krążowniki lekkie i dwa niszczyciele).

O świcie 27 marca okręt flagowy przeszedł przez Cieśninę Mesyńską, a za nim podążały okręty 3. dywizjonu z Mesyny (d-ca adm. Luigi Sansonetti, krążowniki ciężkie ***Trento, Trieste i Bolzano*** oraz trzy niszczyciele). W parę godzin później na wysokości portu Augusta nastąpiło spotkanie wszystkich zespołów.

Od tego momentu adm. Jachino dysponował bardzo silnym zespołem okrętów. Wystarczy przypomnieć, że łączne ich uzbrojenie składało się z: 9×381 mm, 48×203 mm, 22×152 mm, 52×120 mm, 88×100 mm, 12×90 mm plot. , 116×37 mm plot. oraz 114 wyrzutni torped. Stanowiło to potężną siłę ognia, a ponieważ okręty włoskie miały znaczne prędkości rzędu 38-40 w. adm. Jachino dysponował bardzo groźnym zespołem, niebezpiecznym dla każdego przeciwnika, którego można było się spodziewać we wschodnim rejonie Morza Śródziemnego.

Po połączeniu dywizjonów adm. Jachino skierował swój zespół początkowo kursem na wybrzeża Cyrenajki, a około godz. 20.00, po osiągnięciu szerokości 35°10'N, okręty położyły się na kurs 90°, wiodący prosto ku Krecie.

Zbliżając się do Krety adm. Jachino rozdzielił swój zespół. 8. dywizjon złożony z krążowników lekkich: *Giuseppe Garibaldi i Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi* oraz dwóch niszczycieli – *Nicoloso da Recco i Emanuele Pessagno* miał popłynąć trasą wzdłuż północnych brzegów Krety na wody Morza Egejskiego, a następnie okrążyć Kretę od wschodu i dołączyć do *Vittorio Veneto* następnego dnia około godz. 15.00 w pozycji odległej o 90 mil morskich na południowy zachód od Navarino. W tym czasie Jachino z pozostałymi okrętami skierował się trasą na południe od Krety do pozycji odległej o 20 mil morskich na południe od małej wysepki Gavdos, gdzie spodziewał się dotrzeć około godz. 07.00 następnego dnia.

Mimo starań ze strony włoskiej o utrzymanie w tajemnicy przygotowań do wypadu ciężkich okrętów we wschodni rejon Morza Śródziemnego adm. Cunningham otrzymał pierwsze informacje o planowanej operacji już 25 marca, czyli w przeddzień wyjścia okrętów włoskich z portów. Wiadomości te były zdobyte przez wywiad brytyjski, który – jak widać – działał bardzo sprawnie.

Po potwierdzeniu przez zwiad lotniczy wyjścia włoskich okrętów w morze adm. Cunningham zdecydował się na próbę odnalezienia przeciwnika i ewentualnie stoczenia z nim bitwy. Decyzję tą należy uznać za odważną i dość ryzykowną, okręty włoskie bowiem były silniejsze od brytyjskich.

Cunningham miał pod swoją komendą co prawda trzy okręty liniowe – *Barham, Warspite i Valiant*, uzbrojone w armaty kal. 381 mm, jednakże były to jednostki stosunkowo wolne (24-25 w.), natomiast pozostałe okręty brytyjskie to cztery krążowniki lekkie i 16 niszczycieli.

Trzy okręty liniowe nie mogły przeciwważyć *Vittorio Veneto* (prędkość przeszło 31 w.) oraz sześciu krążowników ciężkich (48 dział sporego kalibru 203 mm i równie znacznej prędkości) i jedyną przewagę nad Włochami stanowiło oczywiście posiadanie nowoczesnego lotniskowca, jakim był *Formidable*.

Rozpoczynając akcję adm. Cunningham trafnie odgadł, że włoska wyprawa ma na celu zaatakowanie konwojów brytyjskich na trasie Egipt-Grecja i wydał rozkaz, aby większość podległych mu okrętów zgromadziła się rano 28 marca w rejonie na południowy zachód od wysepki Gavdos. Jak uprzednio wspomniano w ten sam rejon podążały główne siły adm. Jachino.

28 MARCA 1941 ROKU

O godzinie 08.12 wiceadm. Sansonetti wydał krążownikom ciężkim ***Trento, Trieste i Bolzano*** rozkaz otwarcia ognia do czterech brytyjskich krążowników lekkich, płynących z Pireusu na wyznaczone miejsce koncentracji Floty Śródziemnomorskiej. Na ogień armat kal. 203 mm krążowniki brytyjskie odpowiedziały ogniem z dział kal. 152 mm.

Pojedynek artyleryjski trwał przez następne 43 minuty, jednakże żaden z wystrzelonych pocisków nie był celny.

O godzinie 08.55 adm. Jachino wydał rozkaz przerwania walki i wycofania się na zachód. Powodem było przekroczenie południowej granicy obszaru działań, wyznaczonych przez dowództwo Regia Marina, a dodatkowo admirał obawiał się mogących nastąpić ataków brytyjskich bombowców z baz lądowych.

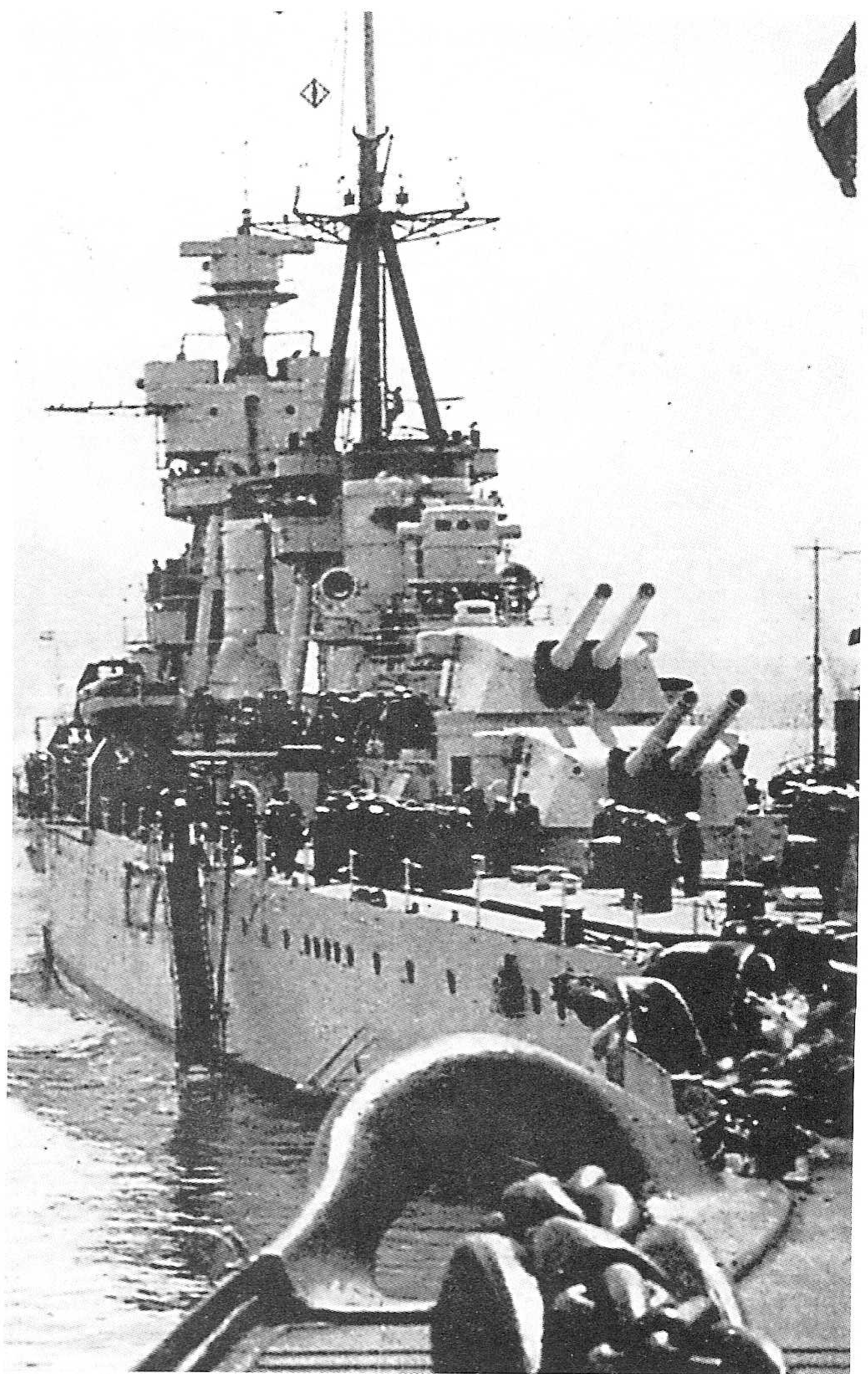
Krążowniki brytyjskie ruszyły śladem odchodzących krążowników wiceadm. Sansonetti nie wiedząc, że zbliża się *Vittorio Veneto*, który o godz. 10.56 z odległości 25 tys. m otworzył ogień z dział głównego kalibru do brytyjskich krążowników, które skryły się za zasłoną dymną i poczęły uciekać od potężnego nieprzyjaciela. I tym razem niecelny ogień trwał do 11.27.

W tej fazie bitwy adm. Cunningham rzucił do ataku samoloty z *Formidable* i o godz. 15.20 flagowy okręt włoski został trafiony torpedą, która poważnie uszkodziła *Vittorio Veneto* i w kilka minut później okręt liniowy zastopował.

Pierwszy poważny cios w bitwie pod Matapanem został zadany!

Po poważnym uszkodzeniu włoskiego okrętu flagowego sytuacja zmieniła się radykalnie na korzyść zespołu adm. Cunninghama, bowiem pozostałe włoskie jednostki uchodziły z pola bitwy z dużą prędkością.

Brytyjski admirał nie zamierzał jednakże poprzestać na osiągniętym sukcesie i miał zamiar walczyć dalej. Jednakże – ze względu na przewagę prędkości okrętów włoskich – jedyna nadzieja uzyskania kontaktu z uciekającymi pozostała w samolotach. I to zarówno z lotniskowca *Formidable*, jak też z jednostek RAF-u stacjonujących na Krecie i w nieodległej Grecji.


Krążownik ciężki *Trieste* w nietypowym ujęciu od rufy.

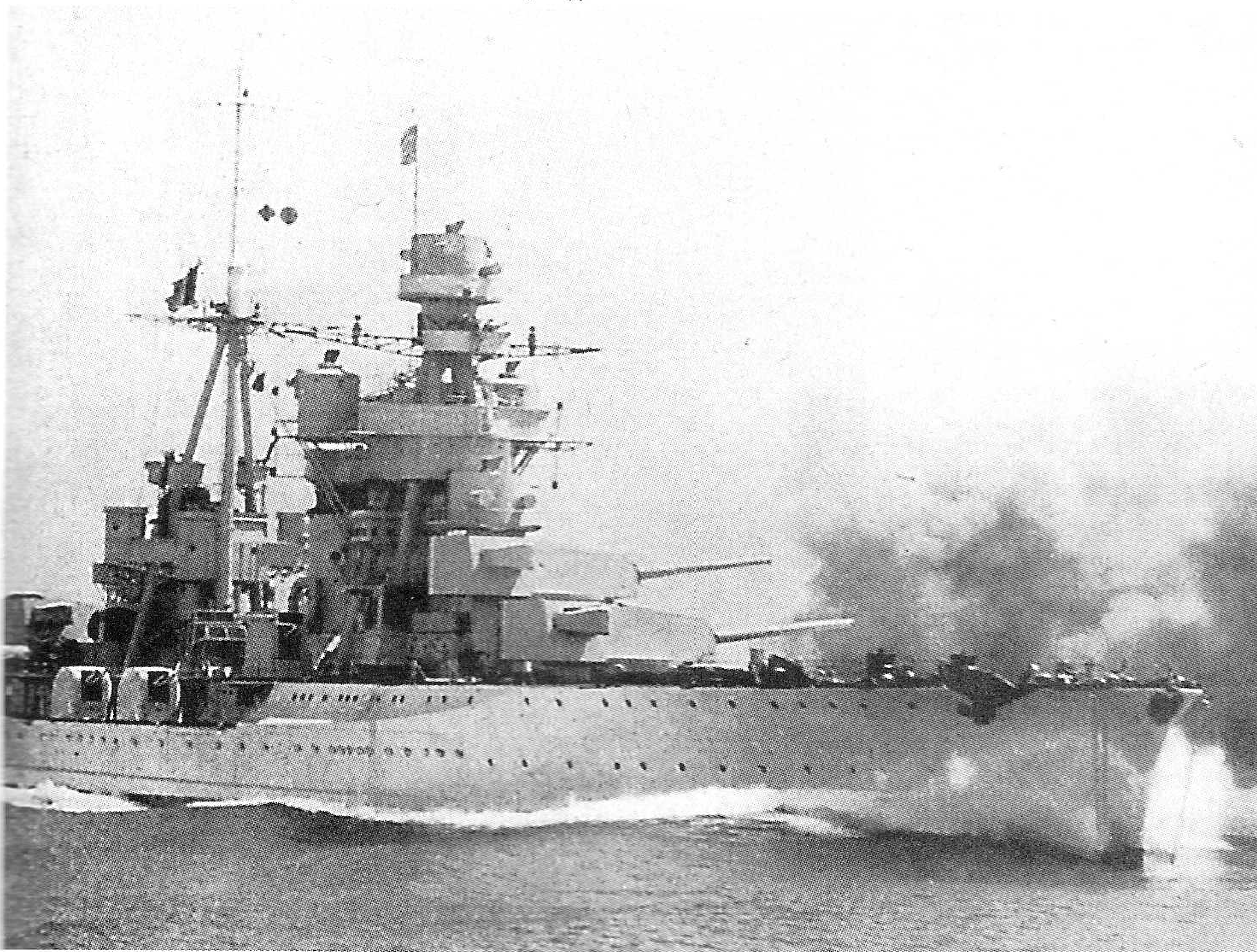
Naloty zatem trwały w dalszym ciągu, ale włoskim okrętom udawało się uniknąć trafień.

O 18.51 zaszło słońce, jednakże było jeszcze na tyle jasno, że 6 samolotów z *Formidable* przeprowadziło ostatni nalot krótko przed godz. 19.30.

Głównym celem tego nalotu był uszkodzony *Vittorio Veneto*, jednakże uniknął on tym razem trafienia natomiast jedna z torped uderzyła w krążownik ciężki ***Pola***. Dziwnym trafem, który można określić jako karygodny błąd, znajdujące się na czele zespołu wiceadm. Cattaneo ***Zara i Fiume*** po prostu... nie zaobserwowały trafienia krążownika ***Pola*** i płynęły w dalszym ciągu tym samym kursem i prędkością oddalając się szybko od mocno uszkodzonego okrętu.

Tymczasem sytuacja na krążowniku ***Pola*** była wręcz tragiczna. Wybuch torpedy spowodował zalanie kilku prze-

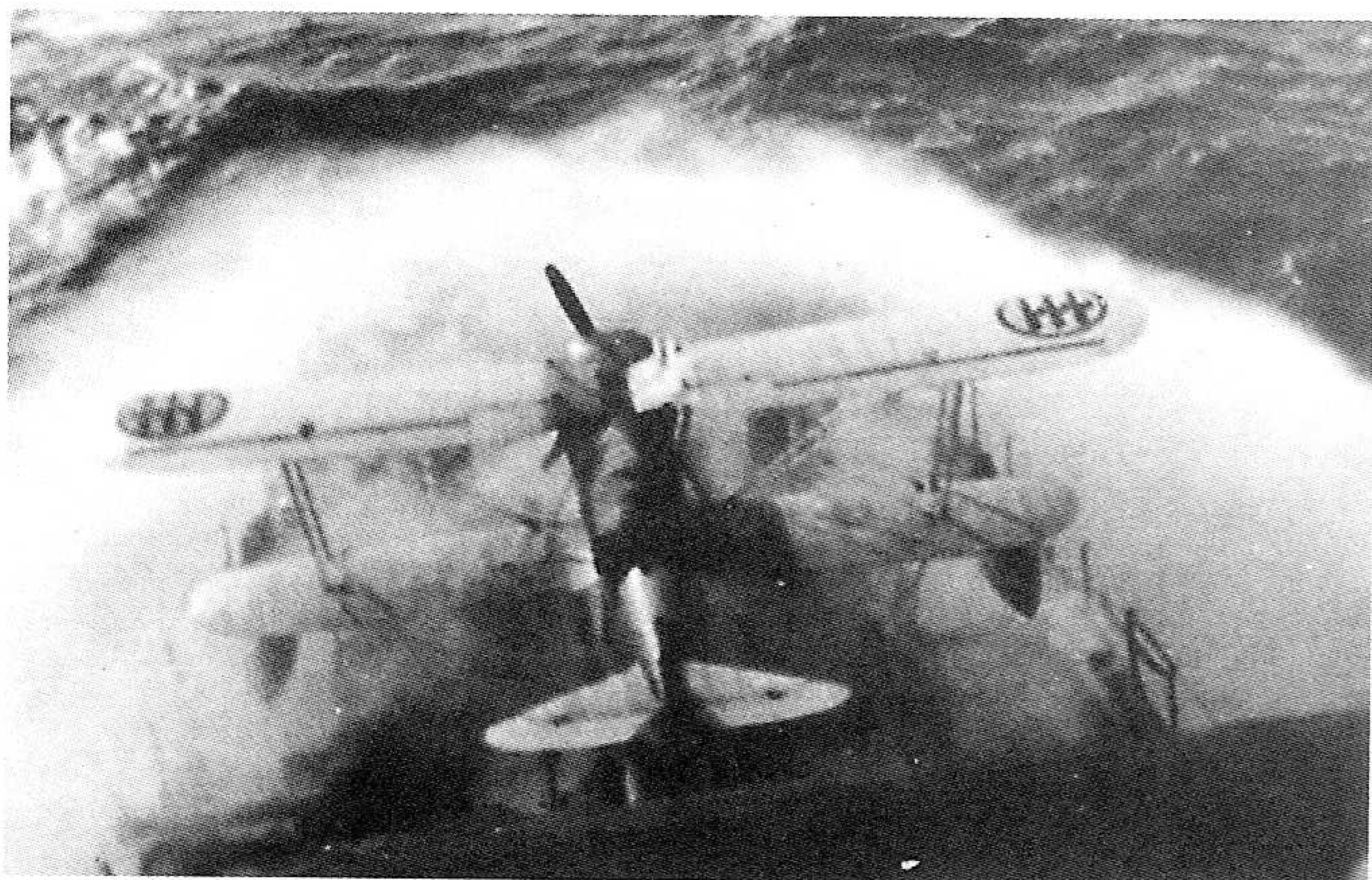
Krążownik ciężki *Fiume* podczas ćwiczeń artyleryjskich.



działów kotłowych i zniszczył przewody parowe linii zasilania, co spowodowało zastopowanie turbin i - co jeszcze bardziej pogarszało sytuację - okręt został pozbawiony energii elektrycznej i dryfował samotnie „martwy i ciemny"[37].

Informacja o *Pola* dotarła do adm. Jachino dopiero po godzinie 20. W kilkanaście minut później - o 20.18 - wydał on rozkaz, aby krążowniki *Zara i Fiume* oraz cztery niszczyciele zawróciły na pomoc. W odpowiedzi adm. Cattaneo zaproponował wysłanie na ratunek jedynie dwóch niszczycieli, jednakże Jachino ponowił rozkaz, aby o godz. 21.00 1. dywizjon odłączył od sił głównych i udał się na pozycję dryfowania *Pola.*

Okręty wiceadm. Cattaneo odeszły zgodnie z rozkazem, a siły główne (*Vittorio Veneto, Trento, Trieste i Bolzano* wraz z niszczycielami)



Wodnosamolot pływakowy Ro.43 na dziobowej katapulcie jednego z włoskich krążowników. Widać, że montaż katapulty na dziobie nie był najlepszym rozwiązaniem, nawet jeśli powierzchnia morza nie była mocno sfalowana.

położyły się na kurs 323° i z prędkością 19 węzłów, dostosowaną do uszkodzonego okrętu flagowego, podążały do Tarentu. Krążowniki lekkie już wcześniej zostały odesłane do Brindisi.

O godzinie 22.30 na okręcie flagowym zaobserwowano nagle snop dalekiego światła silnego reflektora, a następnie błyski salw artyleryjskich w odległości około 15 mil morskich. 1. dywizjon krążowników ciężkich wdał się w nocną walkę!

O godzinie 20.14 radar brytyjskiego krążownika *Ajax* wykrył nieruchomy okręt w pozycji 35°20'N i 21°E. Po otrzymaniu tej wiadomości adm. Cunningham sądził, że jest to uszkodzony uprzednio *Vittorio Veneto* i skierował w kierunku tej pozycji swoje trzy okręty liniowe, każąc jednocześnie, aby *Formidable* odszedł - jako nieprzydatny - w kierunku północnym.

O godzinie 22.20 okręty brytyjskie znalazły się w odległości 4,5 mili morskiej od nieruchomego okrętu, który wciąż uważano za *Vittorio Veneto* i już adm. Cunningham miał wydać rozkaz otwarcia ognia, gdy doniesiono mu, że po prawej burcie, w odległości niespełna 3 mil morskich, zaobserwowano dwie sylwetki zbliżających się okrętów, które rozpoznano jako krążowniki.

W tej sytuacji Cunningham zmienił swój zamiar i postanowił najpierw uderzyć na krążowniki, a w dalszej kolejności na - jak w dalszym ciągu mniemał - uszkodzony *Vittorio Veneto.*

O godzinie 22.26 w odległości kilku mil na południowy wschód wzbiła się w górę czerwona rakieta. To załoga dryfującego krążownika *Pola* sygnalizowała swoją pozycję zbliżającym się okrętom.

W minutę później niszczyciel *Greyhound* oświetlił zbliżające się włoskie krążowniki ciężkie oślepiającym światłem reflektora i w tym samym momencie *Valiant* otworzył ogień ze wszystkich armat głównego kalibru 381 mm. Prawie wszystkie pociski trafiły w cel. Podobn efekt przyniosła druga salwa oddana po pół minucie.

Trafiony kilkunastoma ciężkimi pociskami *Fiume,* który b pierwszym celem niespodziewanego ataku, płonął gwałtownie n całej długości. Okrętem raz po raz wstrząsały silne eksplozje wybu chającej amunicji.

Po dwóch celnych salwach *Valiant* przeniósł ogień na krążowni *Zara.* I znowu już pierwsza salwa nakryła zaskoczony okręt. Po chwi dołączyły *Warspite i Barham,* którego pierwsza salwa zniszczyła nis czyciel *Vittorio Alfieri.*

Skoncentrowany ogień trzech okrętów liniowych dosłownie ro niósł nieszczęsny krążownik. *Zara* płonął od dziobu do rufy, a ekspl zje amunicji i pękających kotłów kończyły dzieło zniszczenia.

Fiume po opuszczeniu załogi zatonął o godz. 23.15 w pozyc 35°21'N i 20°57'E, natomiast *Zara* został wysadzony w powietrze prze własną załogę i zatonął o godz. 00.30 29 marca w pozycji jak wyżej[38] wraz z wiceadm. Cattaneo i dowódcą okrętu kmdrem Luigi Corsim

Krążownik *Pola* - po przejęciu rozbitków - został dobity torpe dami niszczycieli *Jervis* i *Nubian* i zatonął 29 marca o godz. 04.03.

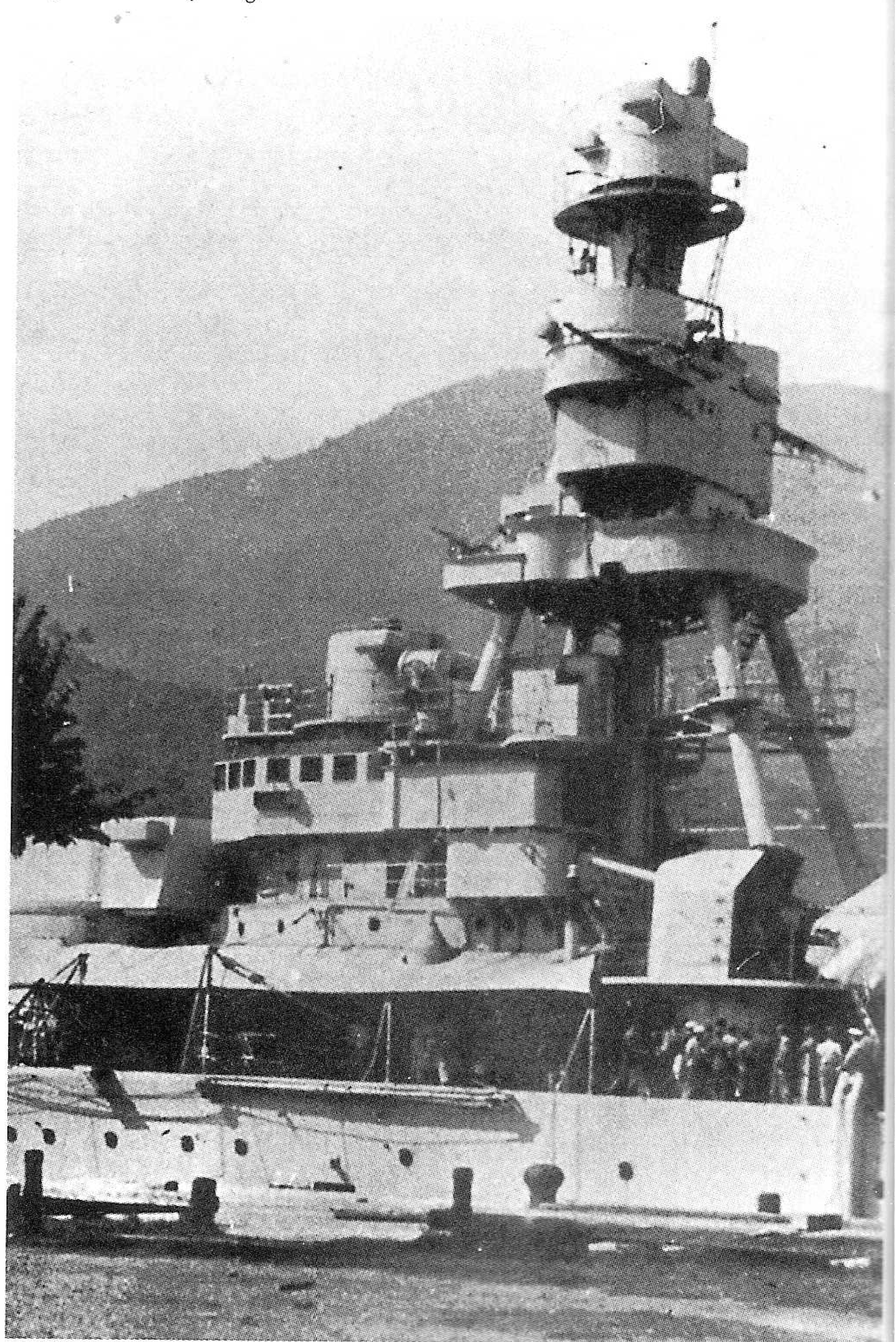
W bitwie pod Matapanem Włosi ponieśli zdecydowaną klęskę Utracili trzy nowoczesne krążowniki ciężkie i dwa również nowocze sne niszczyciele (*Vittorio Alfieri i Giosue Carducci),* a okręt liniowy *Vit torio Veneto* został poważnie uszkodzony.

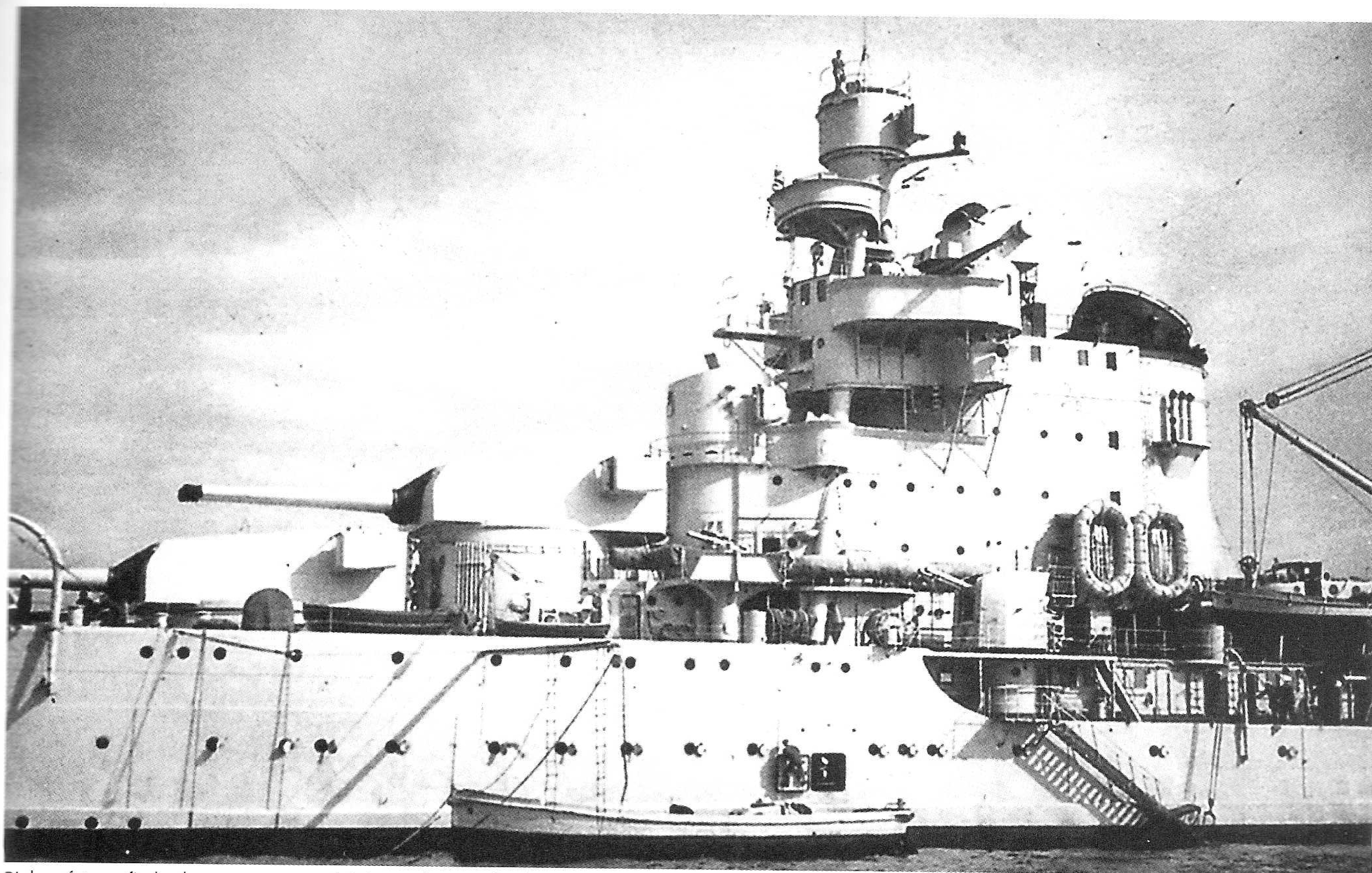
W bitwie po stronie włoskiej zginęło około 3000 ludzi. Z krążow nika *Pola* podjęto przed zatopieniem 22 oficerów oraz 236 podoficeró

[37] Wg http//www.regiamarina.net/battles/matapan/part 5 us.htm

[38] Wg Bragadin M. A., op. cit., s. 94.

La Spezia 1940 r. - wieża dowodzenia z potężnym masztem czteronożnym krążownika ciężkiego *Trieste.*





Piękna fotografia bryły pomostu oraz dziobowych wież działowych krążownika ciężkiego *Pola*, w 1940 r. Pod pancerną wieżą dowodzenia widoczna armata kal. 120 mm OTO M1935 o krótkiej lufie L/15, służąca – tak jak na pancernikach typu *Littorio* (*Vittorio Veneto*) – do oświetlania pola walki.

i marynarzy, brytyjskie okręty i statki greckie podjęły z wody 905 rozbitków, a 160 dalszych uratował włoski statek szpitalny *Gradisca*.

Bitwa u przylądka Matapan[39] była niewątpliwie największym i najbardziej znaczącym zwycięstwem brytyjskim w czasie walk na Morzu Śródziemnym. Dał temu wyraz – między innymi – premier Winston Churchill pisząc w swojej książce:

To wielkie i tak wyczekiwane zwycięstwo [...] potwierdziło przekonanie, że nic nie jest w stanie zachwiać pozycji Wielkiej Brytanii we wschodniej części Morza Śródziemnego[40].

Co prawda Churchill się mylił, bo potem przyszła zdecydowana klęska w Grecji i w czasie walk o Kretę, niemniej jednak bitwa u przylądka Matapan przekreśliła znaczenie włoskiej floty wojennej w dalszych działaniach.

30 kwietnia 1941 roku

Tego dnia z portów Mesyna i Augusta na Sycylii wyszedł do Trypolisu niewielki konwój złożony z trzech transportowców pod banderą niemiecką i dwóch statków włoskich. Konwój ten wiózł zaopatrzenie dla wojsk państw Osi w Libii, głównie dla Africa Korps. Ścisłą eskortę stanowiły dwa niszczyciele i trzy torpedowce, którą uzupełniały – jako osłona – aż dwa krążowniki ciężkie ***Trieste i Bolzano***, jeden krążownik lekki i trzy niszczyciele. Jak widać, dla pięciu transportowców wyszło w morze przeszło dwa razy więcej okrętów wojennych.

Konwój ten został wykryty przez brytyjski zwiad lotniczy, a następnie był parokrotnie atakowany, zarówno przez samoloty jak i okręty podwodne, jednakże wszystkie ataki zostały odparte i konwój w całości dotarł do portu przeznaczenia.

24 maja 1941 roku

Dostawy sprzętu i materiałów do Libii stanowiły w omawianym okresie bardzo ważne, wręcz pierwszoplanowe zagadnienia dla walk na froncie afrykańskim, podobnie zresztą jak brytyjskie dostawy na Maltę. I w jednym i w drugim przypadku do ochrony tych dostaw angażowano nieraz duże zespoły ciężkich okrętów. I tak gdy 24 maja wyszedł z Neapolu konwój złożony z czterech szybkich statków pasażerskich (*Esperia*, 11 398 BRT, 21 w., 360 miejsc pas., *Marco Polo* – 12 272 BRT, 18 w., 450 pas., *Victoria* – 13 098 BRT, 22 w., 491 pas. oraz *Conte Rosso* – 17 879 BRT, 19 w., 637 pas.), dla ochrony wyznaczono ponownie dwa krążowniki ciężkie ***Trieste i Bolzano***, sześć niszczycieli oraz trzy torpedowce.

Wieczorem o godz. 20.41 *Conte Rosso* został trafiony dwiema torpedami, wystrzelonymi z brytyjskiego okrętu podwodnego *Upholder*. Statek zatonął w ciągu zaledwie kwadransa. Z zaokrętowanych na nim 2500 żołnierzy oraz licznej załogi zginęło przeszło 1000 ludzi, a kpt. mar. Wanklyn – dowódca okrętu podwodnego – został udekorowany najwyższym brytyjskim odznaczeniem wojskowym Victoria Cross.

16 lipca 1941 roku

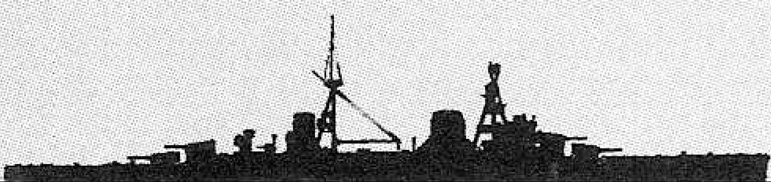
Jak uprzednio wspomniano, pozostałe po klęsce pod Matapanem włoskie krążowniki ciężkie używane były w połowie 1941 roku głównie do osłony konwojów zaopatrzeniowych do Libii. Należy dodatkowo sądzić, że dowództwo Regia Marina nie miało odwagi, aby stawić czoła jakiemukolwiek silniejszemu zespołowi okrętów brytyjskich i znaczną część ciężaru prowadzenia wojny na Morzu Śródziemnym przerzucono na samoloty X Korpusu Luftwaffe, stacjonującego na Sycylii.

W dniu 16 lipca wyszedł w morze jeden z licznych w tym czasie konwojów włoskich do Libii, złożony z transportowców wojsk *Marco Polo*, *Neptunia i Oceania*. Eskortę stanowiły cztery niszczyciele i torpedowiec, zaś osłonę krążowniki ciężkie ***Bolzano i Trieste*** oraz trzy niszczyciele, czyli znowu 10 okrętów ochrony na trzy statki transportowe.

---

[39] W historycznej literaturze angielskojęzycznej dla opisanej bitwy stosuje się ogólną nazwę bitwa u przylądka Matapan, natomiast w opracowaniach włoskich rozróżnia się dwie bitwy – poranną jako bitwę koło Gavdos, a nocną jako bitwę koło Matapanu.

[40] Churchill W. S., Druga wojna światowa, Gdańsk 1995, t. II, ks. 1, s. 218.





Lewa burta krążownika ciężkiego *Trieste* w kamuflażu w 1942 r.

Konwój był atakowany przez brytyjski okręt podwodny *Unbeaten*, jednakże torpeda nie trafiła *Oceanię* (19 507 BRT) i konwój dotarł w całości do Libii.

22-26 SIERPNIA 1941 ROKU

Pod koniec sierpnia Royal Navy przeprowadziło operację, oznaczoną kryptonimem „Mincemeat" (ang. rozgromienie), która miała na celu postawienie zagrody minowej na podejściu do Livorno oraz nalot na rejon północnej Sardynii. W tym celu z Gibraltaru wyszedł zespół okrętów w składzie: okręt liniowy *Nelson*, lotniskowiec *Ark Royal*, duży stawiacz min *Manxman* oraz krążownik i pięć niszczycieli.

Dowództwo Regia Marina, sądząc że dostrzeżone przez zwiad lotniczy okręty stanowią eskortę kolejnego konwoju na Maltę zdecydowało się wysłać w morze dwa najcięższe swoje okręty liniowe (*Vittorio Veneto i Littorio)*, cztery krążowniki ciężkie jakie im pozostały, trzy krążowniki lekkie i aż 15 niszczycieli. Jak więc widać Włosi zaangażowali wszystkie swoje ciężkie okręty licząc prawdopodobnie, że uda im się w przygotowywanym starciu uzyskać zwycięstwo, które mogło być pewną rekompensatą za Matapan.

Do spotkania nie doszło, Manxman postawił zagrodę złożoną z 140 min, a samoloty z lotniskowca zbombardowały lotnisko w Tempio na północnej Sardynii.

Na domiar złego w czasie drogi powrotnej z bezowocnego wypadu, który kosztował Włochów sporo drogocennego paliwa, krążownik ciężki ***Bolzano*** został trafiony torpedą okrętu podwodnego *Triumph* (d-ca kpt. mar. W. Woods). Miało to miejsce w odległości kilkudziesięciu mil morskich na północ od Cieśniny Mesyńskiej. Dość poważnie uszkodzony krążownik dotarł do Mesyny przy pomocy dwóch holowników i następnie przeszedł na stocznię na trzymiesięczny remont.

W czasie tego remontu, w połowie września ***Bolzano*** został trafiony podczas nalotu bombą, która spowodowała dalsze, choć nie tak poważne, uszkodzenia.

24-30 WRZEŚNIA 1941 ROKU

24 września z Gibraltaru wyszło dziewięć szybkich i dużych transportowców o łącznej pojemności około 81 000 BRT. Konwój ten, wiozący zaopatrzenie na Maltę, osłaniały trzy okręty liniowe, jeden l[...] niskowiec, pięć krążowników i 18 niszczycieli (w tym polskie *Pior[...] Garland*). Ponieważ Regia Marina zdecydowała się wysłać ponow[...] swoje ciężkie jednostki w składzie: dwa okręty liniowe, krążowniki cię[...] kie ***Trento i Gorizia***, dwa krążowniki lekkie i dziewięć niszczycieli, mo[...] na było się spodziewać, że tym razem dojdzie do jakiejś bardziej zde[...] dowanej rozprawy. Jednakże Włosi – jeszcze bardziej niż uprzedn[...] ostrożni i mało zdecydowani – zawrócili z kursu, który mógł dopro[...] dzić do spotkania obu zespołów zanim jeszcze ich okręty zostały wykr[...] te przez samoloty brytyjskie.

Jedynym sukcesem podczas tej operacji, oznaczonej krypto[...] mem „Halberd" (pol. halabarda), było uszkodzenie okrętu liniowe[...] *Nelson* przez włoski samolot torpedowy 27 września oraz zatopie[...] dużego transportowca *Imperial Star* (10 733 BRT).

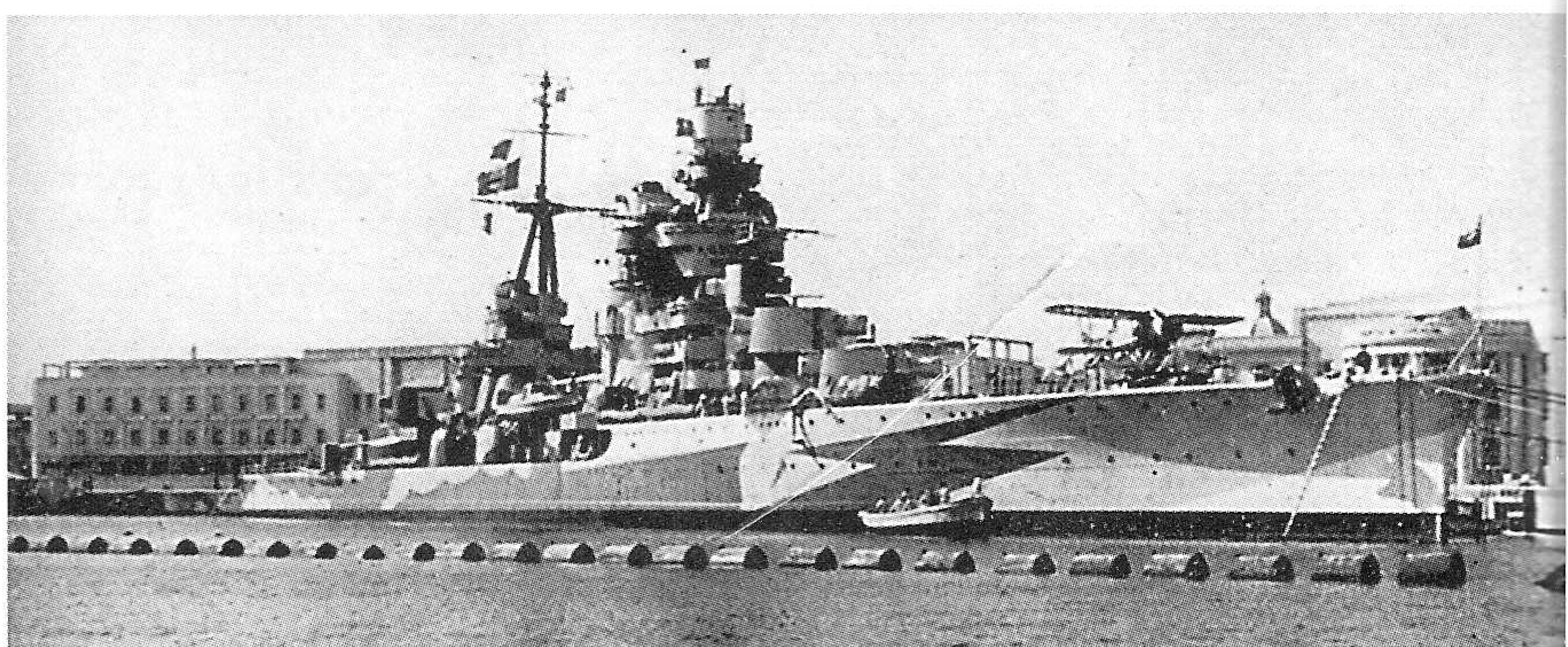
I znowu jedynym efektem wyjścia ciężkich włoskich okręt[...] przeciwko nieprzyjacielowi było zużycie cennego paliwa.

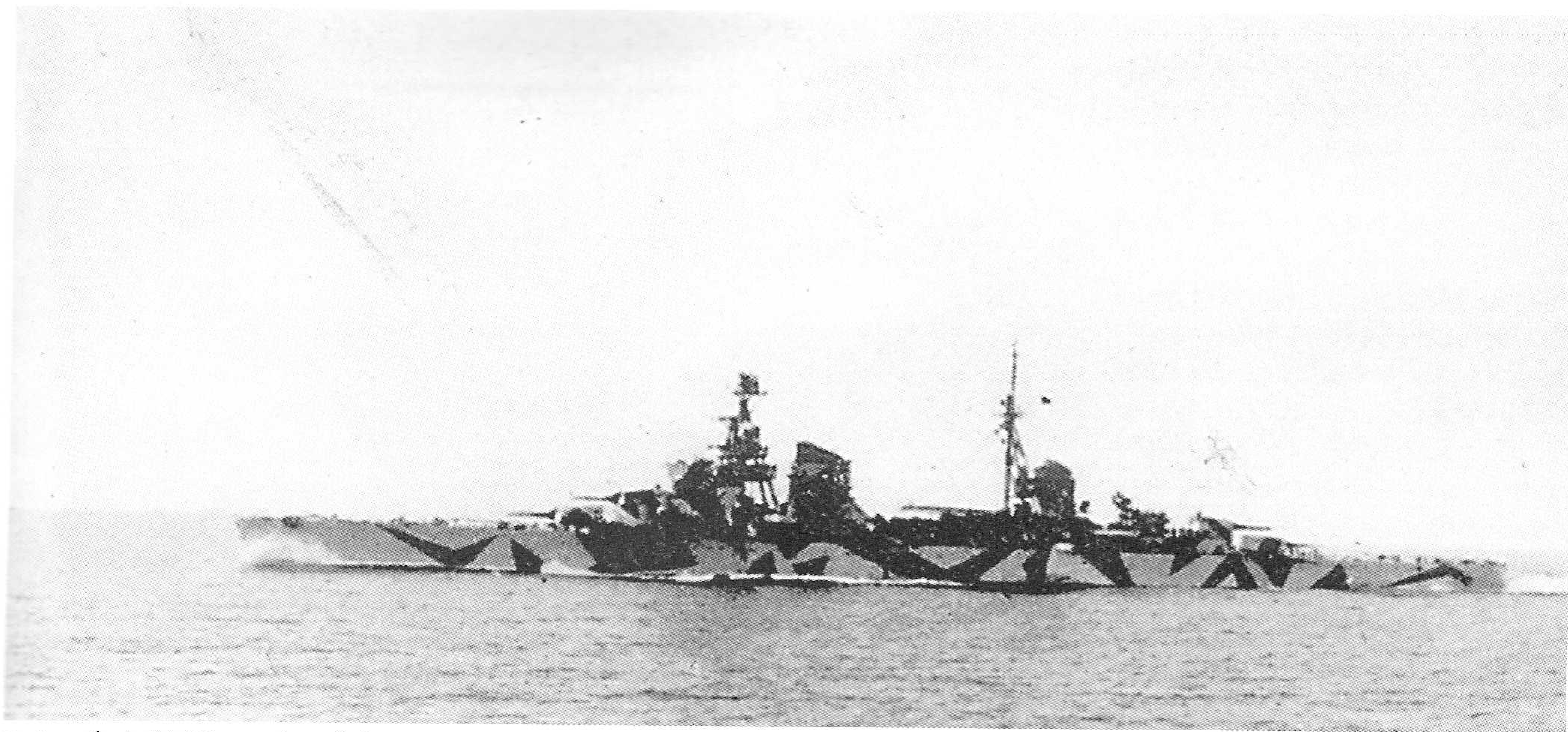
9 LISTOPADA 1941 ROKU

W dniu 7 listopada Włosi wysłali dwa konwoje do Libii. Pier[...] szy z Brindisi do Benghazi, drugi natomiast z Neapolu do Trypol[...] Konwój z Brindisi został wykryty przez samoloty z Malty rankie[...] listopada i atakowany przez lotnictwo brytyjskie bez większych j[...] nak rezultatów.

Drugi – znacznie ważniejszy konwój – składał się z siedn[...] załadowanych statków, a mianowicie:

Krążownik ciężki *Gorizia* w bazie w 1942 r. Na burcie widoczny kamuflaż, zaś na dziobie zaokrętow[...] wodnosamolot.





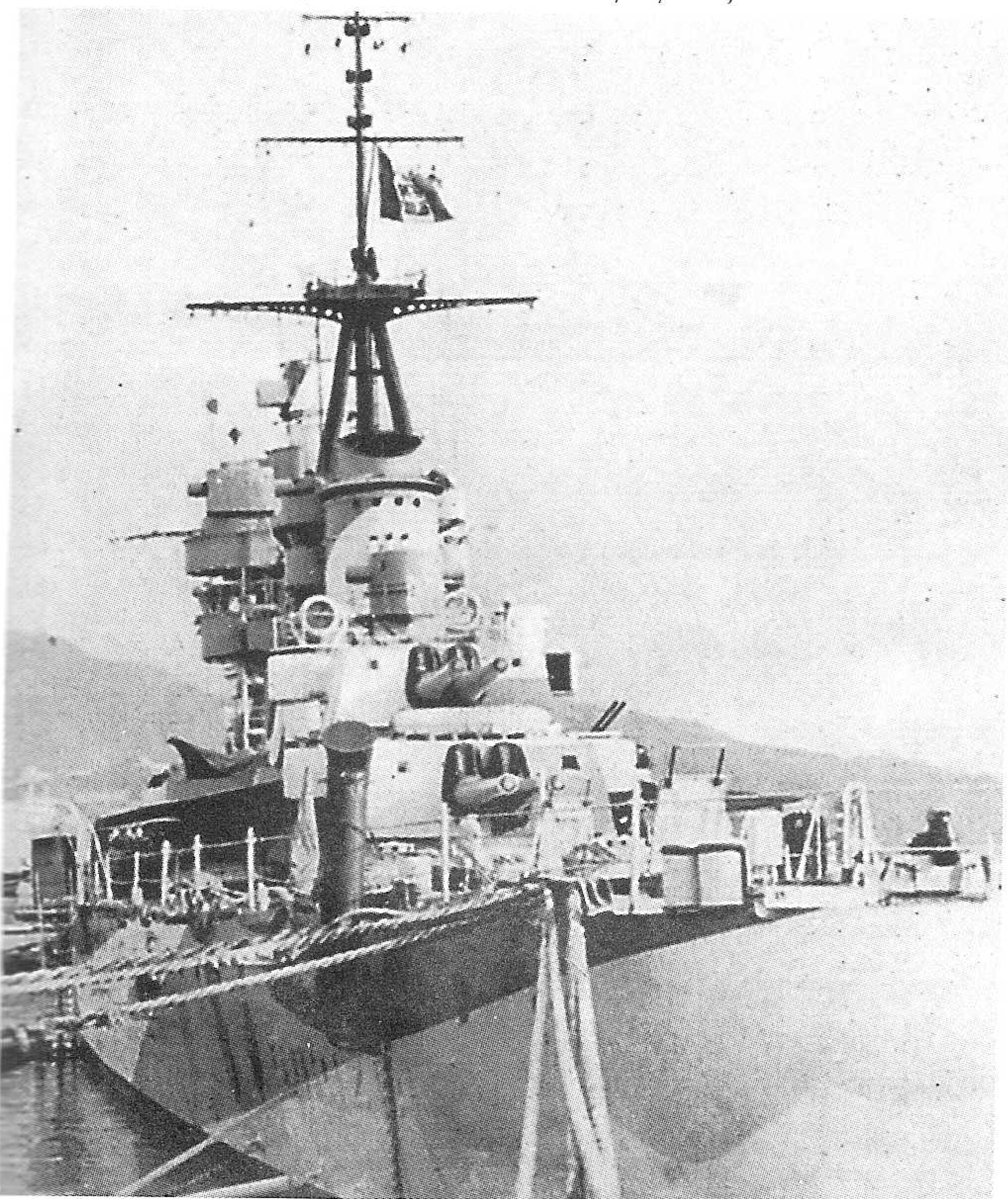
Krążownik ciężki *Trieste*.w kamuflażu w 1942 r.

- *Duisburg* (bandera niemiecka, 7389 BRT, 13 w.);
- *San Marco* (3113 BRT);
- *Maria* (6339 BRT);
- *Sagitta* (5153 BRT);
- *Rina Corrado* (5180 BRT);
- *Conte di Misurata* (zbiornikowiec, 5014 BRT);
- *Minatitlan* (7599 BRT).

Konwój ten eskortowany był przez sześć niszczycieli, a jako osłonę wyznaczono krążowniki ciężkie *Trieste i Trento* oraz cztery niszczyciele.

W godzinach popołudniowych 8 listopada konwój został wykryty przez samoloty z Malty i po zapadnięciu nocy z bazy wyszły brytyjskie krążowniki lekkie *Aurora i Penelope* oraz niszczyciele *Lively i Lance*.

Zacumowany krążownik ciężki *Gorizia* w widoku od rufy w 1942 r. Potężna rura – fumator – służyła do stawiania zasłony dymnej.



Zespół brytyjski, kierowany radarem, którego Włosi nie posiadali, odnalazł konwój i zaatakował niespodzianie o godz. 01.00, w pozycji 135 mil morskich na wschód od Syrakuz, 9 listopada. Nocna akcja rozegrała się błyskawicznie i na dno poszły wszystkie statki konwoju, załadowane bardzo ważnymi dla wojsk państw Osi w Libii materiałami, a także zatopiono jeden z niszczycieli bezpośredniej eskorty (*Fulmine*) oraz uszkodzono dwa dalsze.

Zanim krążowniki ciężkie, które znajdowały się w odległości zaledwie około 3 mil od konwoju, zdołały otworzyć ogień, okręty brytyjskie znikły w ciemnościach nocnych.

Niszczyciele włoskie zdołały podnieść z wody 704 rozbitków z zatopionych statków i niszczyciela. Jeden z okrętów biorących udział w akcji ratunkowej – niszczyciel *Libeccio* – został zatopiony torpedą przez wspomniany już okręt podwodny *Upholder* (kpt. mar. Wanklyn).

Jeden z włoskich historyków określił sytuację włoskich okrętów w konwojowej klęsce jako: *„niewidomego boksera stającego do walki w ringu"*[41].

Dotyczyło to przede wszystkim pozbawionych radaru krążowników ciężkich, których pozostało w Regia Marina już tylko cztery.

21 LISTOPADA 1941 ROKU

Podczas bombardowania Mesyny dwie duże bomby trafiły w nabrzeże, przy którym zacumowany był krążownik ***Gorizia.*** Mimo doznanych przy tym uszkodzeń i poniesionych strat w zabitych i rannych, okręt był sprawny i w parę godzin po bombardowaniu wyszedł w morze, aby osłaniać – wspólnie z ***Trento i Trieste*** – kolejny konwój do Libii złożony z trzech transportowców i zbiornikowca.

16 GRUDNIA 1941 ROKU

Listopad był bardzo tragicznym okresem dla Floty Morza Śródziemnego, bowiem 14 listopada zatonął nowoczesny lotniskowiec *Ark Royal*, a 25 listopada okręt liniowy *Barham.* Poprawiło to nieco równowagę sił w tym rejonie, jednakże w dalszym ciągu naczelnym problemem dla obu walczących stron pozostawało zaopatrzenie; z jednej strony wojsk niemiecko-włoskich w Libii, z drugiej Malty.

16 grudnia Neapol opuściły cztery statki. Były to – niemiecka *Ankara* (4768 BRT, 14 w.) oraz trzy statki włoskie załadowane do pełna wojskowym sprzętem i benzyną. Statkom tym towarzyszyło początko-

[41] Bragadin M. A., op. cit., s. 135.

wo osiem niszczycieli, po minięciu Cieśniny Mesyńskiej doszedł okręt liniowy, trzy krążowniki i 12 niszczycieli, a dodatkowo – po wykryciu w rejonie Malty okrętów brytyjskich – z Tarentu wyszły trzy okręty liniowe, krążowniki ciężkie *Gorizia i Trento* oraz 10 niszczycieli.

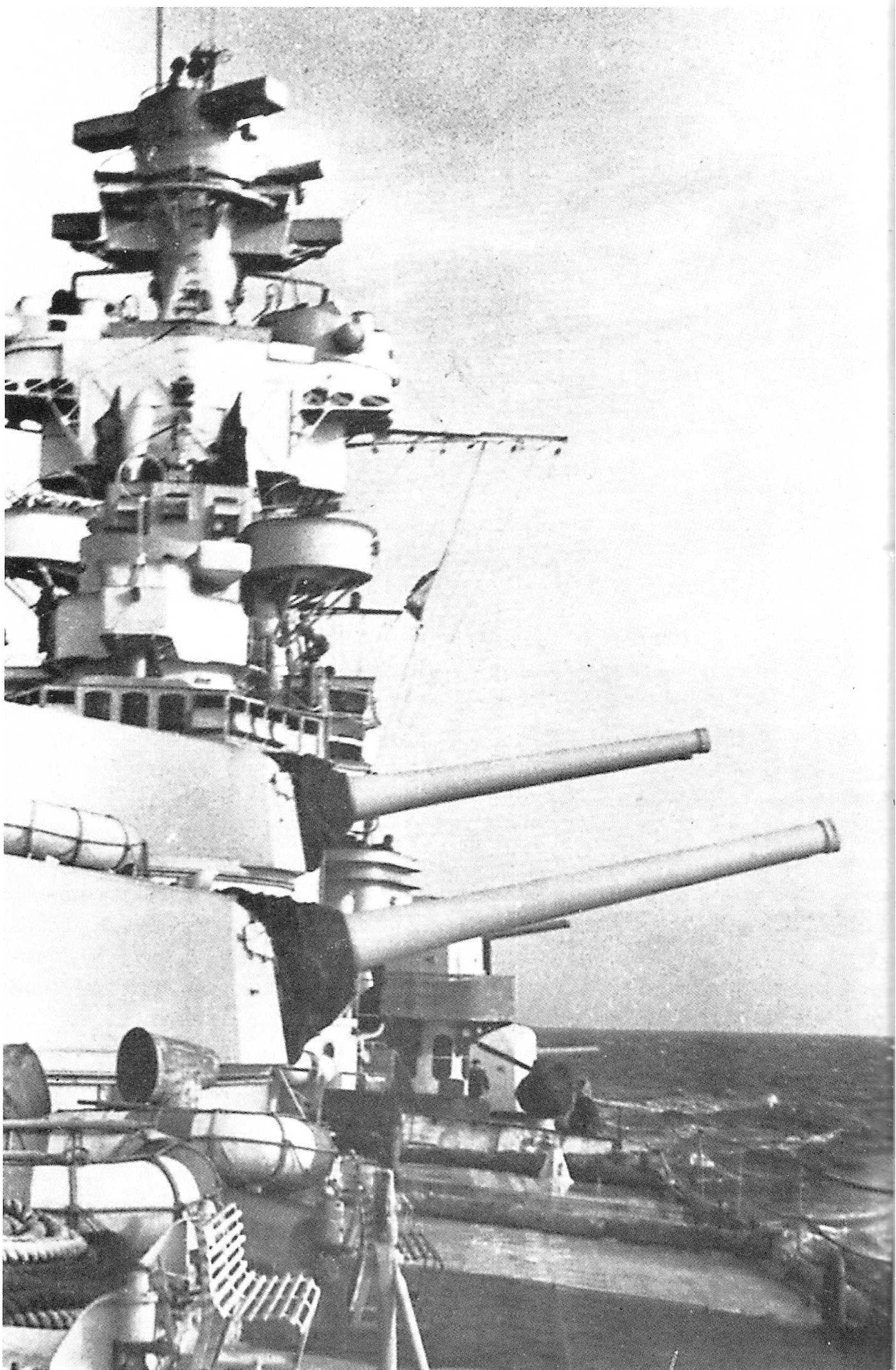
Przypadek zrządził, że w tym samym czasie wyszedł z Aleksandrii spory i szybki transportowiec *Breconshire* (r. bud. 1939, 8982 BRT) eskortowany przez trzy krążowniki lekkie i aż 14 niszczycieli pod dowództwem kontradm. Philipa L. Viana, który jeszcze jako komandor i dowódca niszczyciela *Cossack* wsławił się w lutym 1940 roku brawurową akcją odbicia 299 jeńców z niemieckiego zaopatrzeniowca *Altmark*.

Oba wymienione konwoje wraz z nadmiernie licznymi eskortami i okrętami osłony szły kursami, które przecięły się ostatecznie w centralnym punkcie Morza Śródziemnego, na wodach powyżej zatoki Wielka Syrta.

17 grudnia oba zespoły zostały nawzajem wykryte przez samoloty zwiadowcze, z tym że zarówno piloci niemieccy, jak i włoscy mylnie określili zaobserwowany transportowiec *Breconshire* jako okręt liniowy.

Po odebraniu meldunków lotniczych adm. Jachino sądził, że ma do czynienia z silnym zespołem okrętów brytyjskich wysłanych dla zaatakowania i zniszczenia osłanianych statków wiozących zaopatrzenie na front afrykański i dążył do spotkania i stoczenia walki przed zachodem słońca, co tego dnia następowało o godz. 17.40, pamiętał bowiem dobrze klęskę konwoju z 9 listopada.

Z kolei kontradm. Vian zdawał sobie sprawę z przygniatającej przewagi Włochów i – aby odwlec moment spotkania do zmroku – położył swoje okręty i zaopatrzeniowiec na kurs 180°, oddalający od Malty, ale również od włoskiego zespołu.


Trento 21 lutego 1942 r.

O 17.30 brytyjskie okręty zostały zaatakowane przez niemieckie i włoskie samoloty, które jednak nie uzyskały żadnych trafień.

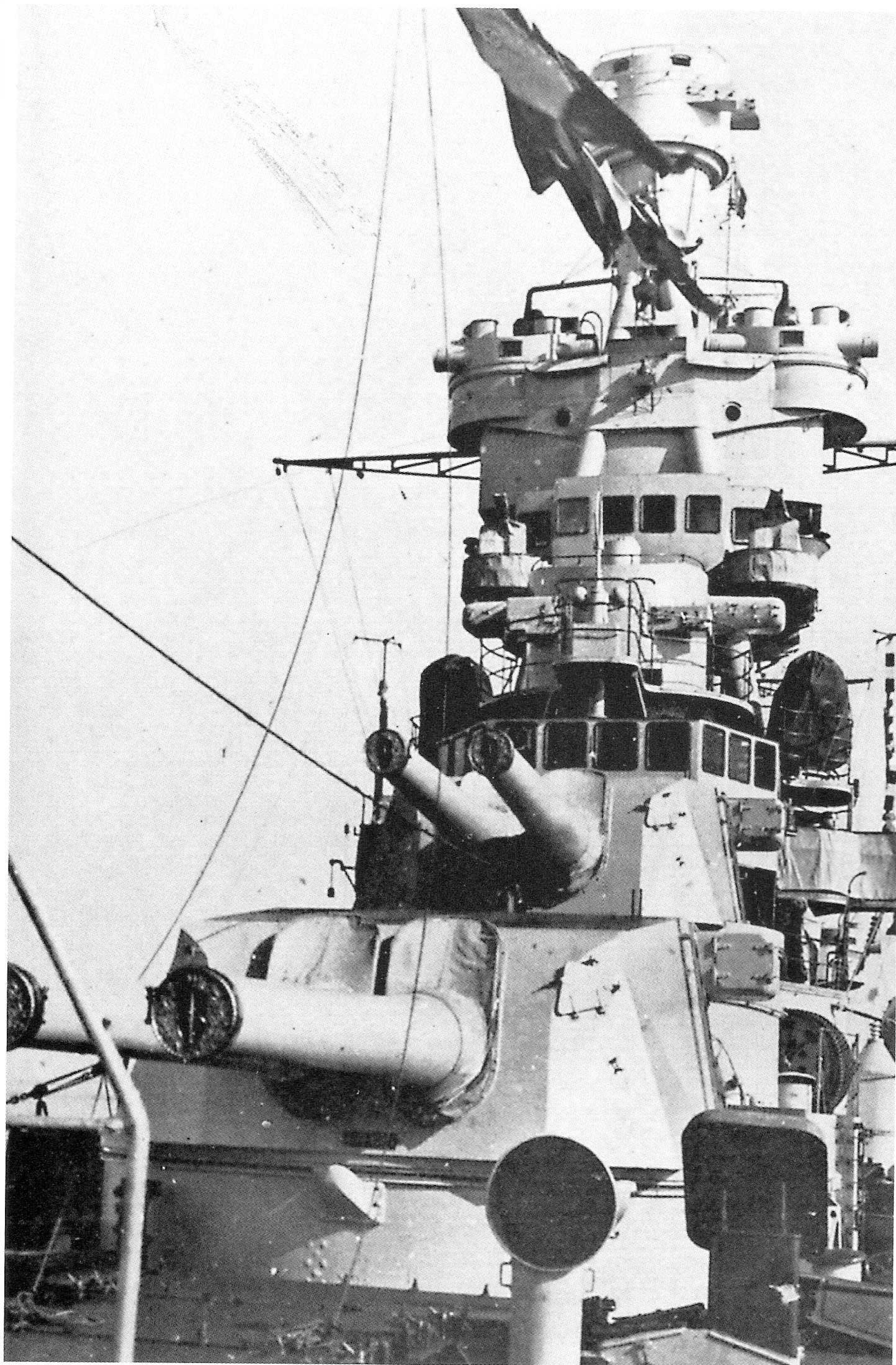
O godzinie 17.53 przy zapadającym zmroku Włosi dostrzegli okręty brytyjskie i w chwilę później *Littorio* i trzy krążowniki ciężkie otworzyły ogień z armat kal. 381 mm i 203 mm. W odpowiedzi kontradm. Vian kazał ośmiu niszczycielom postawić zasłonę dymną i zaatakować torpedami nieprzyjacielskie okręty.

Tymczasem o godz. 18.04 Włosi niespodziewanie przerwali prowadzony ogień. Admirał Jachino, mając na uwadze przede wszystkim obronę własnego konwoju, postanowił nie kontynuować walki i oddalił się na północ.

Tak zakończyła się kilkunastominutowa potyczka, określona później – może nieco przesadnie – „pierwszą bitwą koło Syrty", w której brały udział; po stronie brytyjskiej trzy krążowniki lekkie i 14 niszczycieli; po stronie włoskiej cztery okręty liniowe, dwa krążowniki ciężkie, trzy krążowniki lekkie oraz 22 niszczyciele.

Dla zobrazowania dysproporcji sił warto przytoczyć zestawienie liczby armat i kalibrów artylerii ciężkiej obu stron, nie biorąc pod uwagę niszczycieli.

Kaliber	Liczba armat	
	Włosi	Brytyjczycy
381 mm	9	—
320 mm	30	—
203 mm	16	—
152 mm	12	—
135 mm	24	—
133 mm	—	20
102 mm	—	8



Trieste w 1942 r. W czasie wojny bryły pomostów bojowych krążownika ciężkiego *Trieste* i *Trento* dość mocno się między sobą różniły.

ROK 1942

21-23 MARCA 1942 ROKU

W dniu 21 marca 1942 roku o godz. 10.00 na wysokości Tobruku do statków szybkiego brytyjskiego konwoju (*Breconshire, Clan Campbell, Pampas i Talabot*) płynącego w eskorcie krążownika przeciwlotniczego *Carlisle* i sześciu niszczycieli dołączyły dalsze cztery niszczyciele. Siły osłony pod dowództwem kontradm. Viana składały się z trzech krążowników i czterech niszczycieli. Przeznaczeniem konwoju była oczywiście wciąż walcząca Malta.

Konwój został wykryty przez samoloty z Krety wieczorem tegoż dnia i adm. Vian przypuszczał, że zostaną rzucone przeciwko niemu ostatnie ciężkie okręty włoskie.

Istotnie, po otrzymaniu lotniczego meldunku, w bazach marynarki włoskiej w Mesynie i Tarencie ogłoszono alarmy i w nocy z 21 na 22 marca wyszły w morze dwa silne zespoły; z Mesyny dwa krążowniki ciężkie ***Gorizia*** i ***Trento***, krążownik lekki *Bande Nere* i cztery niszczyciele, z Tarentu okręt liniowy *Littorio* i również cztery niszczyciele. Całością dowodził adm. Angelo Jachino.

22 MARCA 1942 ROKU

Godzina 14.27 – z krążownika lekkiego *Euryalus* dostrzeżono w kierunku północnym zbliżające się krążowniki włoskie. Kontradmirał Vian wydaje rozkaz zwrotu konwoju na kurs 200° oraz postawienia zasłony dymnej

Godzina 14.35 – włoskie dwa krążowniki ciężkie ***Gorizia i Trento*** (d-ca Amm. di Div. Angelo Parona) otwierają ogień. Okręty brytyjskie stawiają kolejną zasłonę dymną i odpowiadają ogniem. Po kilkunastominutowej wymianie ognia krążowniki włoskie odchodzą w kierunku północno–zachodnim, w stronę nadchodzącego okrętu liniowego *Littorio.* Cztery krążowniki brytyjskie (*Cleopatra, Euryalus, Penelope i Dido*) ruszają za nimi, dając się wciągać pod lufy *Littorio.*

Godzina 16.18 – zespół adm. Parona dołącza do zespołu *Littorio.*

Godzina 16.40 – w zasięgu widoczności okrętów brytyjskich pojawiają się okręty połączonego zespołu włoskiego. W odległości 17 500 m *Littorio,* ***Trento, Gorizia*** i *Bande Nere* otwierają ogień. Rozpoczyna się druga faza bitwy, określonej później jako „druga bitwa pod Syrtą".

Niszczyciele brytyjskie stawiają zasłonę dymną i próbują ataków torpedowych. W tym czasie konwój uchodzi kursem 180°, a towarzyszące mu niszczyciele kładą drugą falę zasłony dymnej.

Godzina 18.50 – podczas ponad dwugodzinnej bitwy uszkodzono dwa brytyjskie niszczyciele. Żadna z wystrzelonych kilkudziesięciu torped nie trafiła do celu.

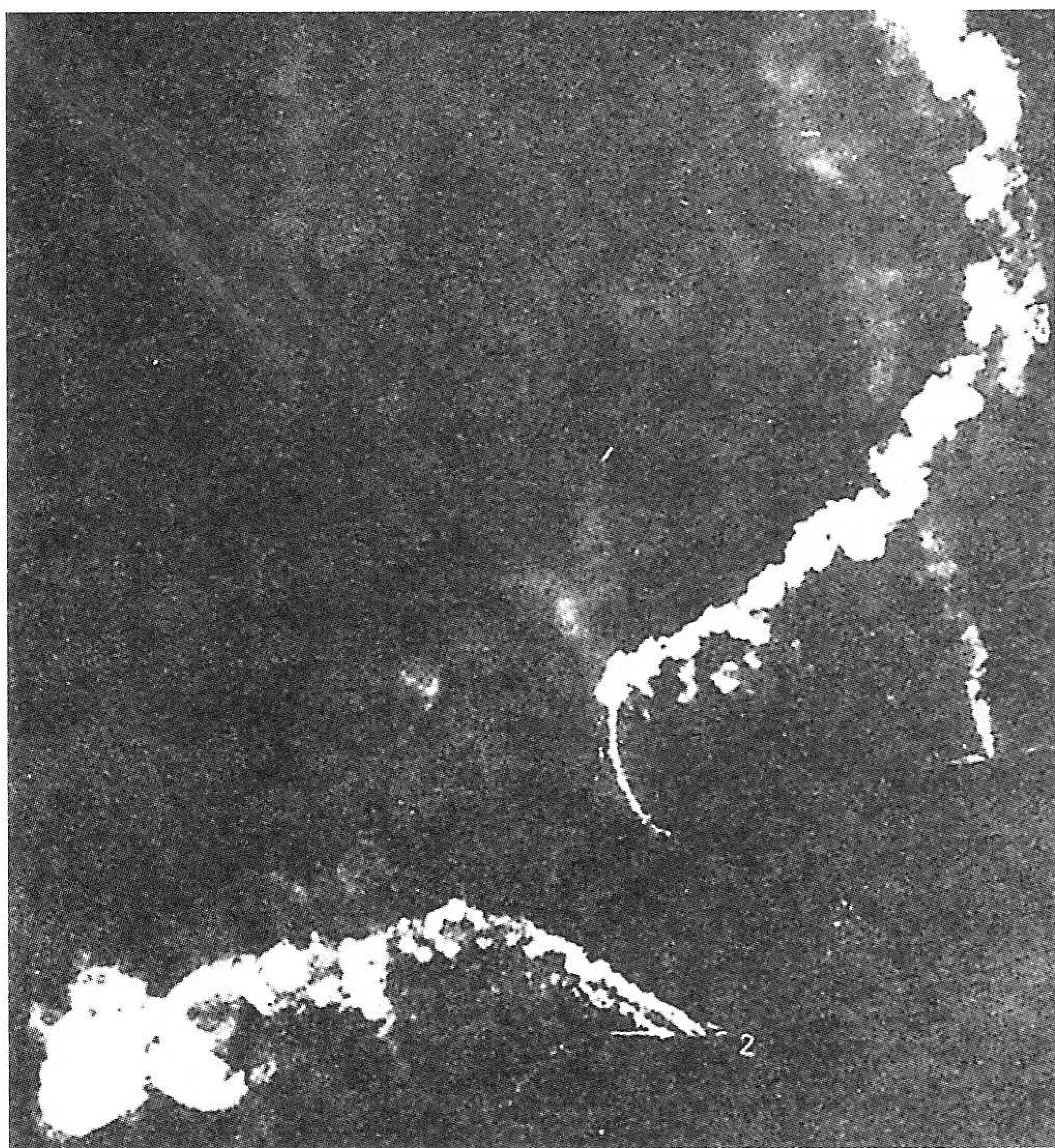
Godzina 18.55 – wobec zbliżającej się nocy adm. Jachino zarządził powrót do baz.

W nocy z 22 na 23 marca w tym rejonie Morza Śródziemnego rozszalał się sztorm. Opóźnił on dojście konwoju na Maltę, a wskutek tego rankiem 23 marca został zatopiony transportowiec *Clan Campbell* oraz uszkodzony, a następnie dobity *Breconshire.*

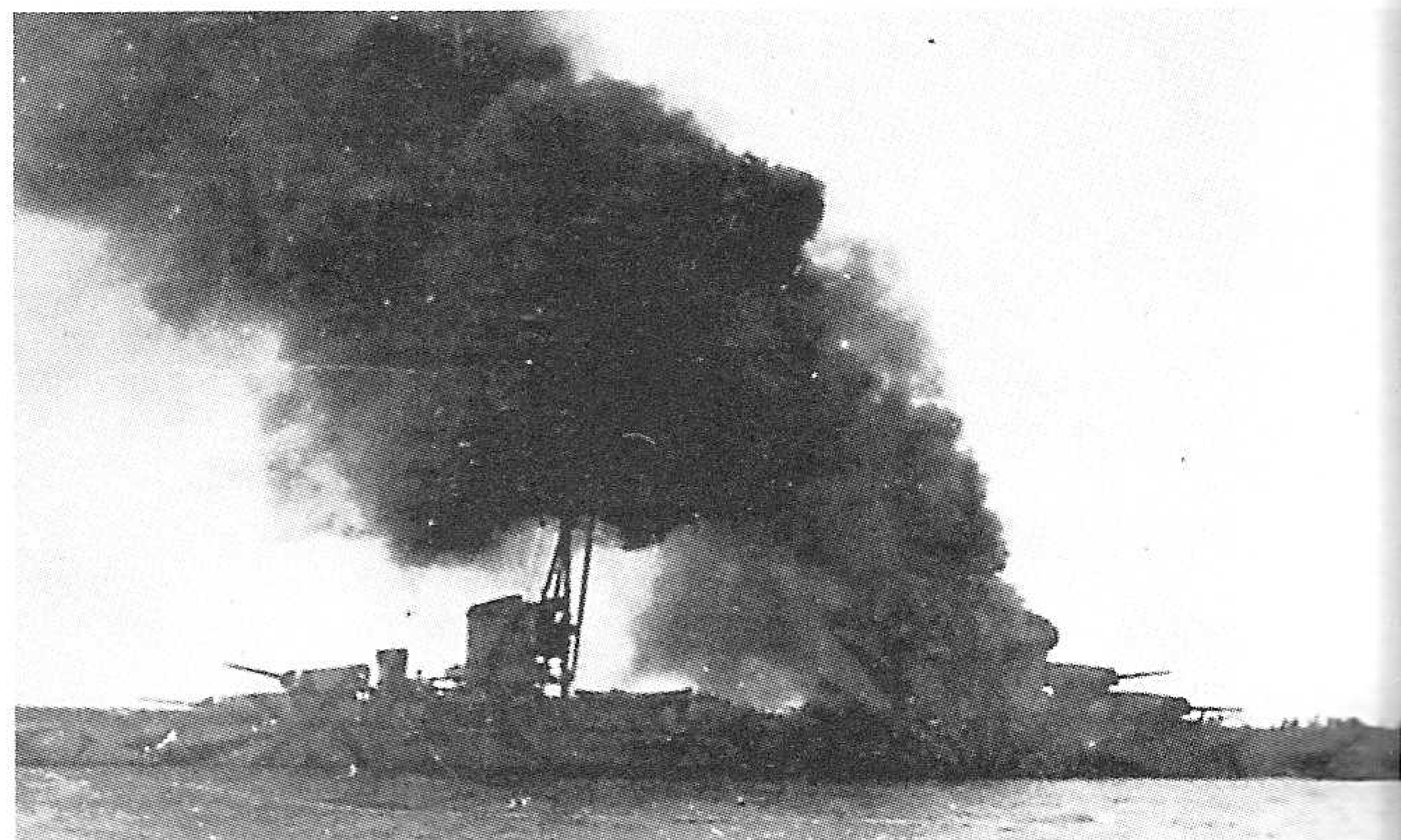
Ten sam sztorm spowodował poważne uszkodzenia wracających do baz okrętów zespołu włoskiego. Dwa niszczyciele zatonęły prawie z całymi załogami, a nawet tak duży okręt jak ***Trento*** odniósł uszkodzenia.

12-16 CZERWCA 1942 ROKU

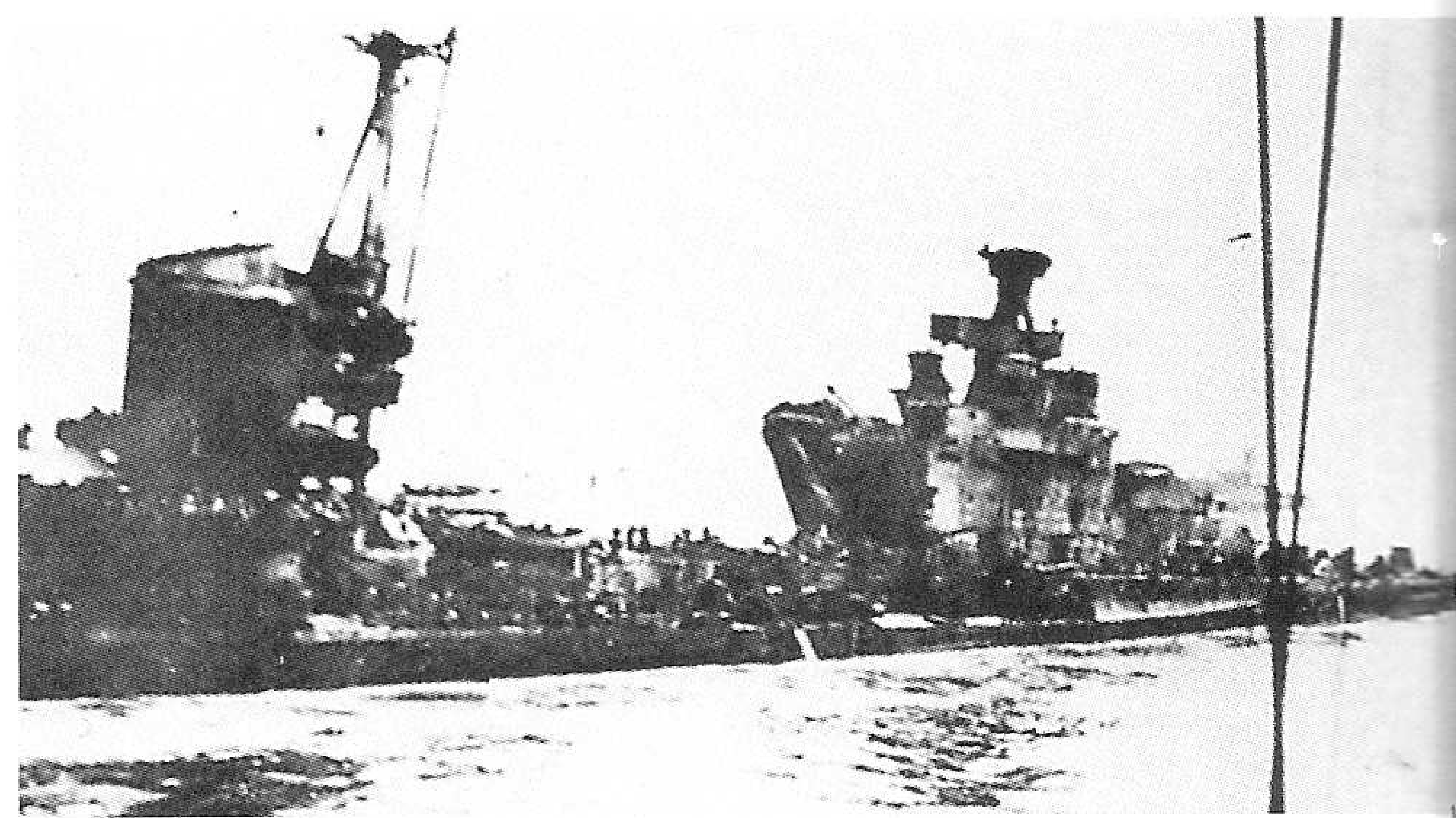
W połowie czerwca dowództwo brytyjskie przeprowadziło znaczną operację konwojową na Maltę z dwóch stron jednocześnie. Operację tą nazwano „Harpoon"/"Vigorous".



Ostatni bój krążownika ciężkiego *Trento* – fotografię wykonano z brytyjskiego samolotu 15 czerwca 1942 r., pomiędzy godz. 07.00 a 07.16.



Krążownik ciężki *Bolzano* uszkodzony 13 sierpnia 1942 r. torpedą brytyjsk go okrętu podwodnego *Unbroken*.



Krążownik ciężki *Bolzano* wracający do Neapolu po trafieniu torpedą bryt skiego okrętu podwodnego *Unbroken* 13 sierpnia 1942 r. Widoczne usz dzenia wieży dowodzenia i pierwszego komina.

Przeciwko konwojowi płynącemu z zachodu Włosi wysłali jedynie dwa krążowniki lekkie i kilka niszczycieli, przeciwko płynącemu z Aleksandrii natomiast, po południu 14 czerwca wyszły z Tarentu pod dowództwem adm. Jachino dwa okręty liniowe: *Littorio i Vittorio Veneto*, krążowniki ciężkie ***Trento i Gorizia***, dwa krążowniki lekkie i 10 niszczycieli.

Zespół włoski został wykryty przez samoloty brytyjskie i adm. Vian – wobec znacznej przewagi – tym razem wydał rozkaz zawrócenia w nocy z 14 na 15 czerwca do Aleksandrii.

Tymczasem 15 czerwca o godz. 05.15 krążownik ***Trento*** został trafiony w maszynownię torpedą lotniczą. Na okręcie wybuchł gwałtowny pożar i ***Trento*** zastopował. Mimo pozostawienia dla osłony trzech niszczycieli, brytyjski okręt podwodny *Umbra* dobił krążownik torpedą i ***Trento*** zatonął, krótko po godz. 09.00 w pozycji 36°10'N i 18°40'E.

Włochom pozostały już tylko trzy krążowniki ciężkie.

13 SIERPNIA 1942 ROKU

Podczas kolejnej brytyjskiej operacji konwojowej o kryptonimie „Pedestal" (pol. podstawa), podczas której zresztą Sprzymierzeni ponieśli poważne straty, Włosi wysłali w morze – między innymi – wszystkie pozostałe krążowniki ciężkie; ***Trieste*** z Neapolu, a ***Bolzano*** i ***Gorizia*** z Mesyny.

Nad ranem 13 sierpnia brytyjski okręt podwodny *Unbroken* pod dowództwem kpt. mar. Alastaira Marsa storpedował u wejścia do Cieśniny Mesyńskiej krążownik ciężki ***Bolzano***, który został osadzony na mieliźnie.

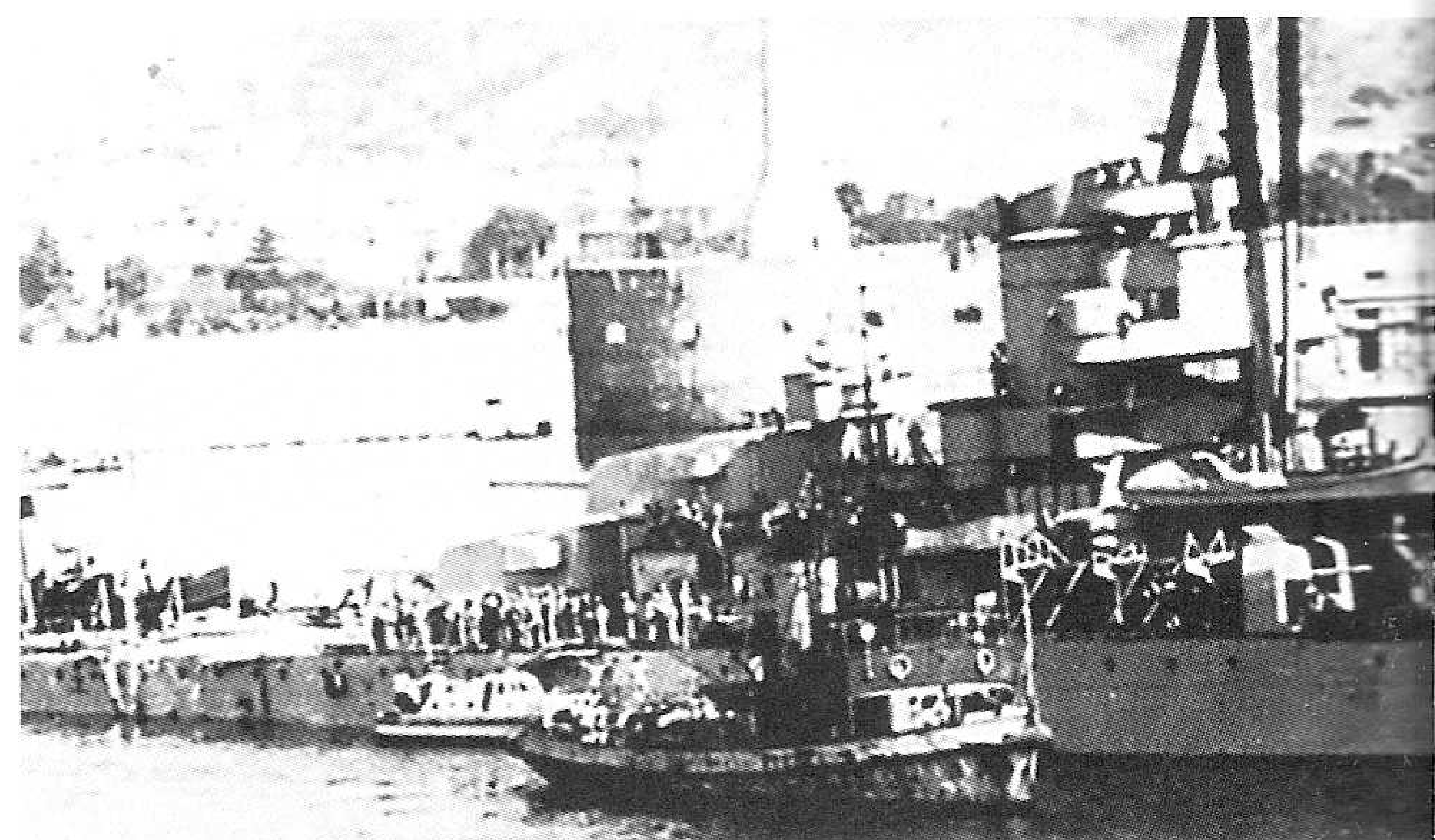
Krążownik nie wszedł już do akcji do końca wojny. Odesłany na remont do stoczni w La Spezia został tam przejęty przez Niemców po zawieszeniu broni we wrześniu 1943 roku.

Włochom pozostały już tylko dwa krążowniki ciężkie.

ROK 1943

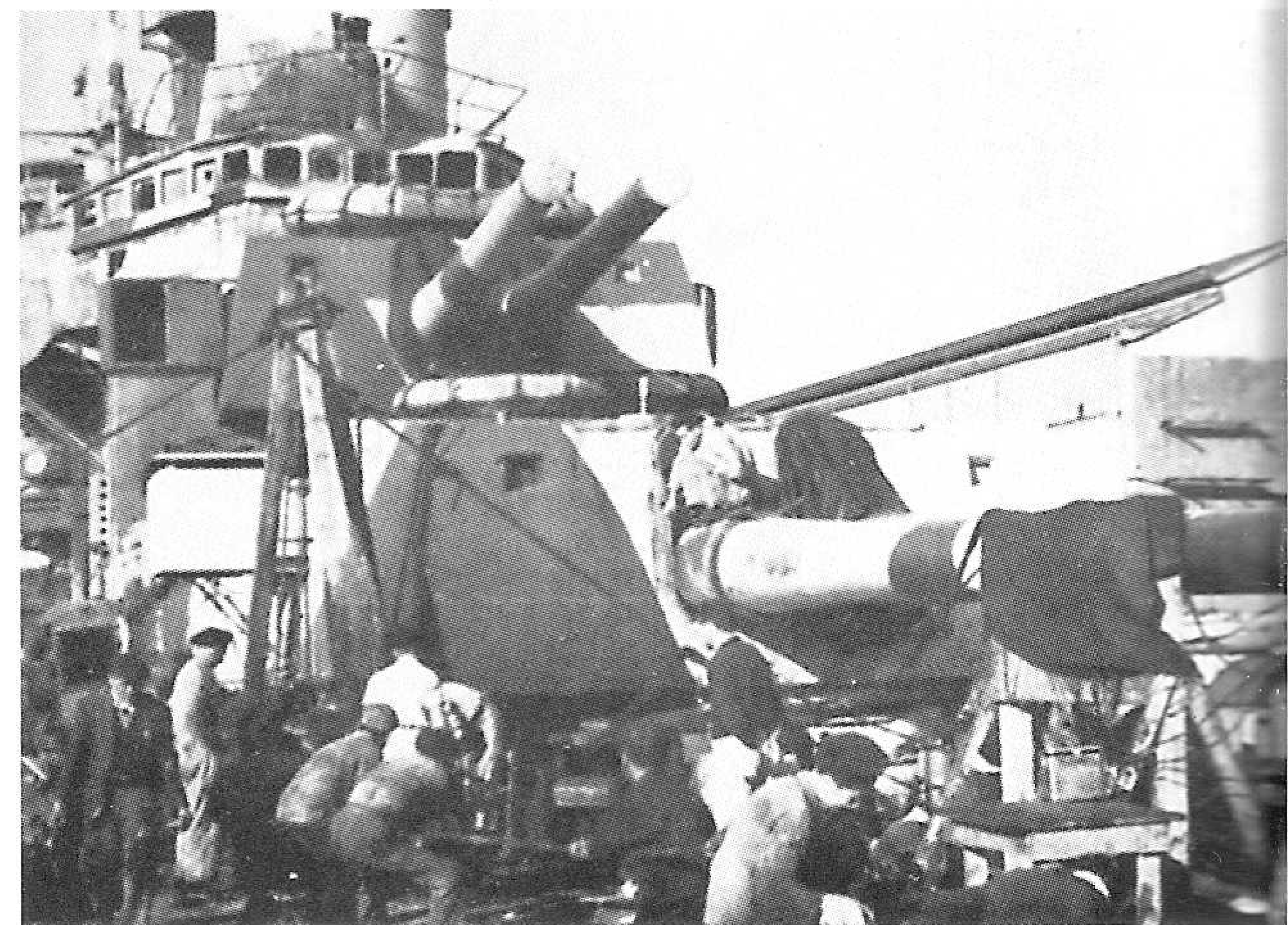
10 KWIETNIA 1943 ROKU

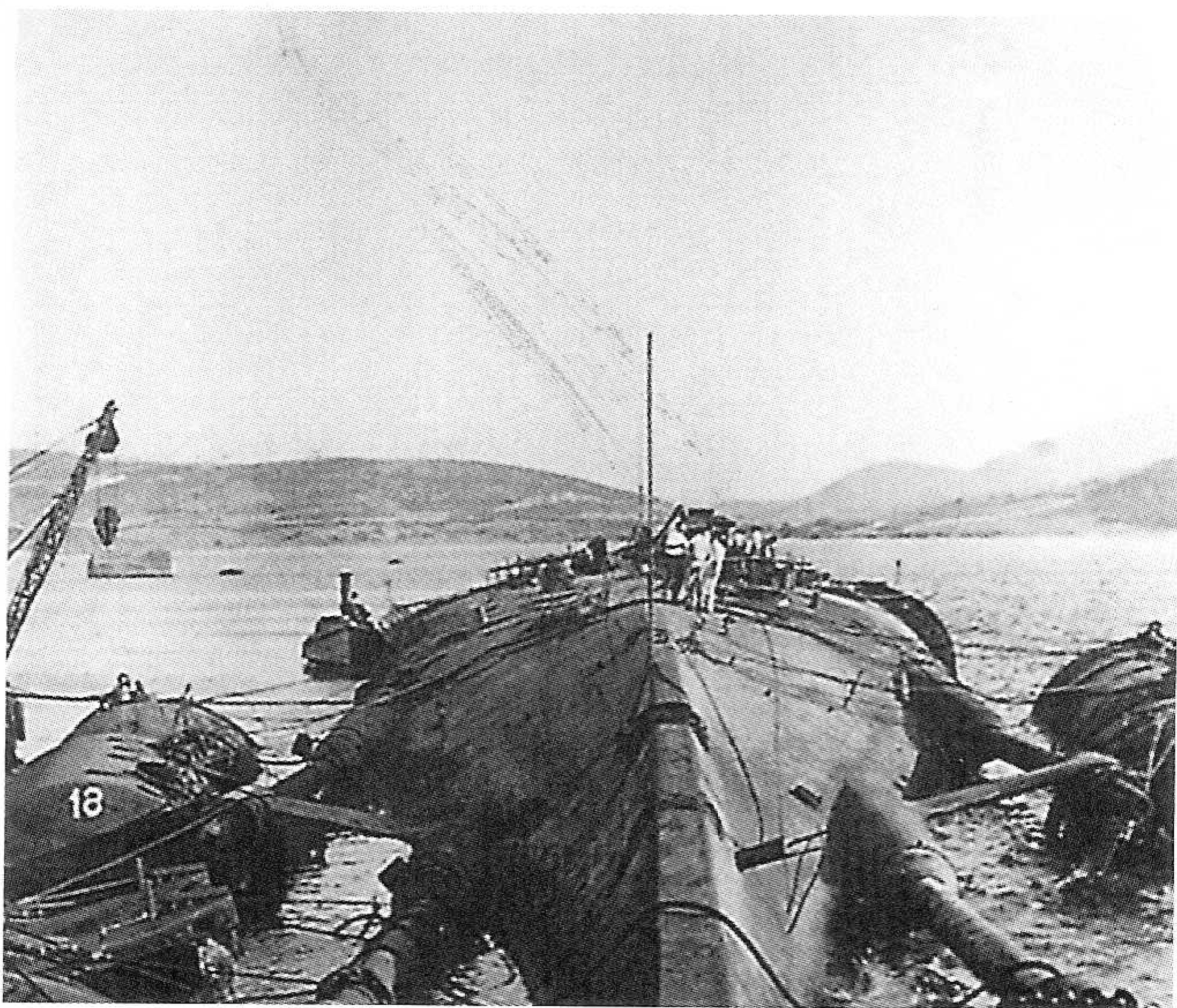
W tym dniu w południe amerykańskie *Liberatory* dokonały bardzo silnego nalotu na port Maddalena leżący na północnym krańcu



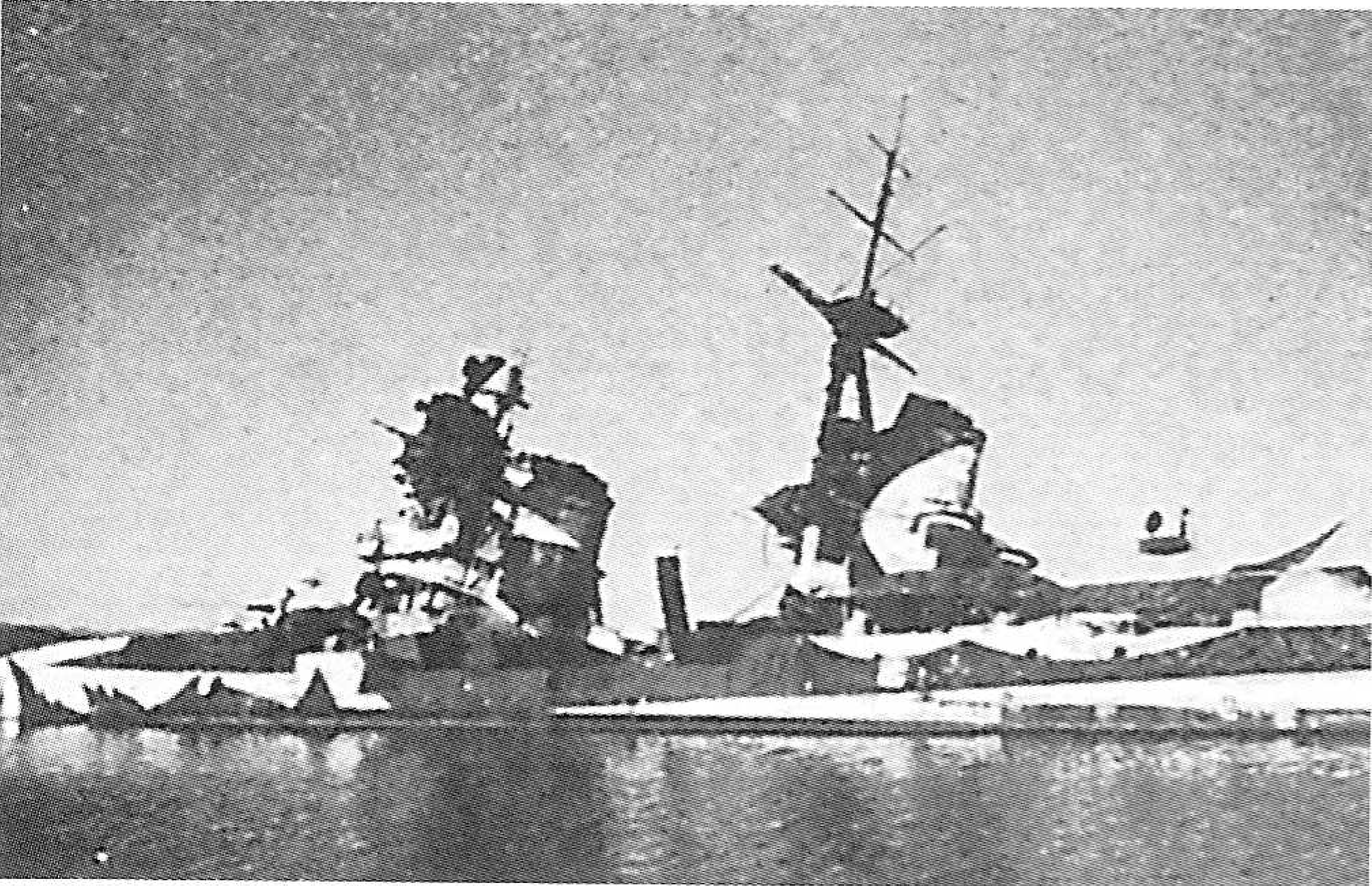
Krążownik ciężki *Bolzano* trafiony w rufę 23 sierpnia 1941 r. torpedą bry skiego okrętu podwodnego *Triumph*. Fotografia przedstawia okręt już Mesynie, 25 sierpnia.

II połowa 1942 r. - uszkodzony przez brytyjski okręt podwodny *Unbro* krążownik ciężki *Bolzano*, już w Neapolu.

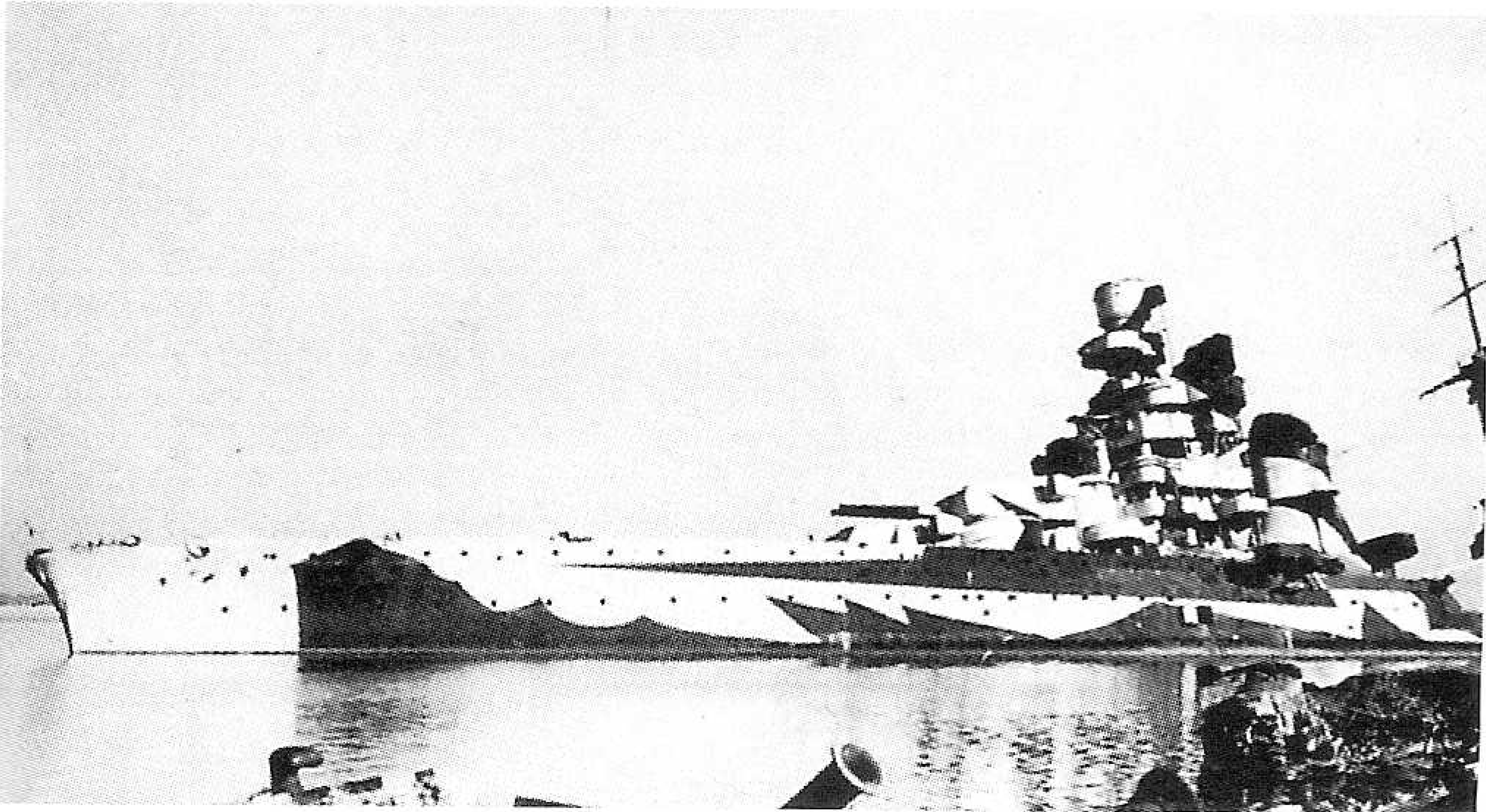




Wydobyty w 1946 r. dnem do góry wrak krążownika ciężkiego *Trieste*. Dobrze widać cztery potężne wały śrubowe.



Lekko przechylony i wrak krążownika ciężkiego *Gorizia*. Nadal widoczne jest malowanie maskujące - kamuflaż.



Wrak krążownika ciężkiego *Gorizia* w bazie La Spezia w 1945 r.

Sardynii. Stacjonowały tam - między innymi - krążowniki ciężkie ***Trieste*** i *Gorizia*.

W wyniku bombardowania został poważnie uszkodzony krążownik ***Gorizia***, który został odesłany do La Spezia na remont, ale do działań już nie powrócił. Drugi krążownik ciężki ***Trieste*** został zatopiony.

Regia Marina nie posiadała już żadnego zdolnego do służby ciężkiego krążownika.

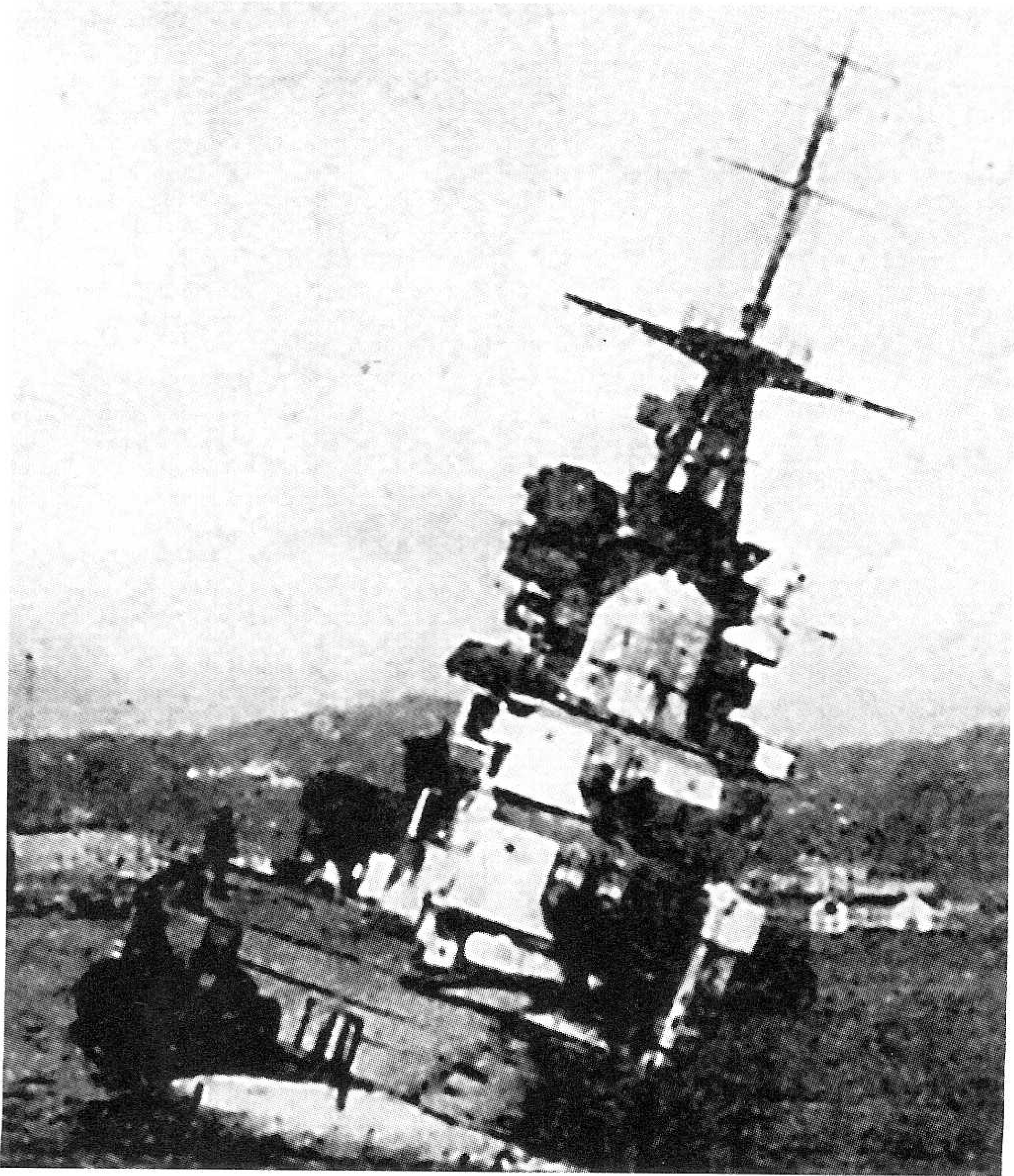
EPILOG

Zarówno ***Gorizia***, jak i ***Bolzano*** zostały przejęte w bazie La Spezia przez Niemców. Brytyjczycy, obawiając się, aby oba te okręty nie zostały wyremontowane i użyte przeciwko jednostkom Royal Navy wysłali do La Spezia dwie torpedy kierowane (znanych też pod nazwą „żywe torpedy").

W dniu 22 czerwca 1944 roku nad ranem nastąpił wybuch głowicy torpedy podłożonej pod ***Bolzano*** i po paru minutach krążownik przewrócił się na prawą burtę.

Druga torpeda kierowana uległa awarii i atak został przerwany. Ponowiono go 26 czerwca i w jego efekcie krążownik ***Gorizia*** został poważnie uszkodzony.

Wrak okrętu dotrwał do końca wojny przy molo Garibaldiego w porcie handlowym La Spezia.

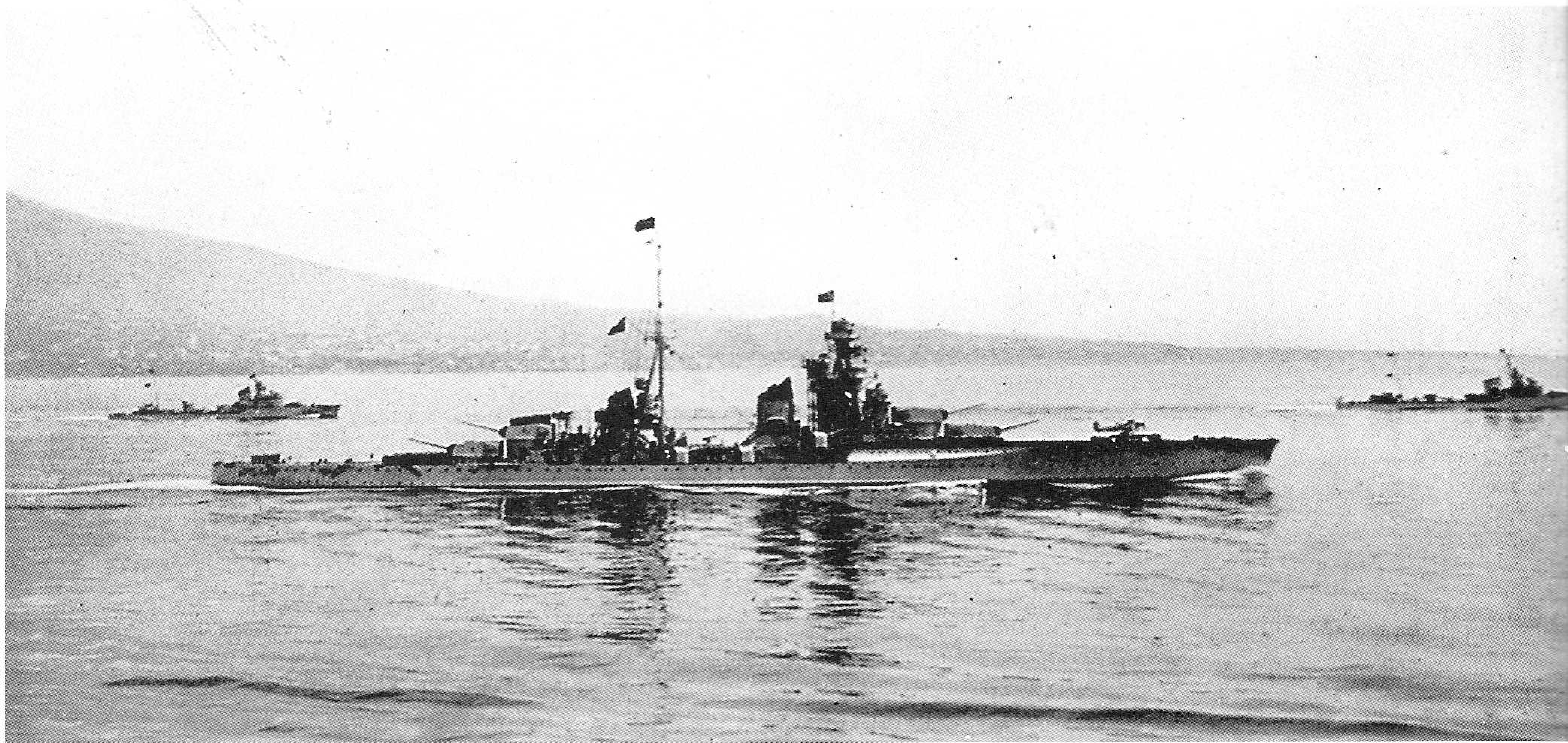


Przechylony wrak krążownika ciężkiego *Gorizia* w bazie La Spezia w 1945 r. - widok od strony rufy.

Podsumowanie działalności wojennej włoskich krążowników ciężkich

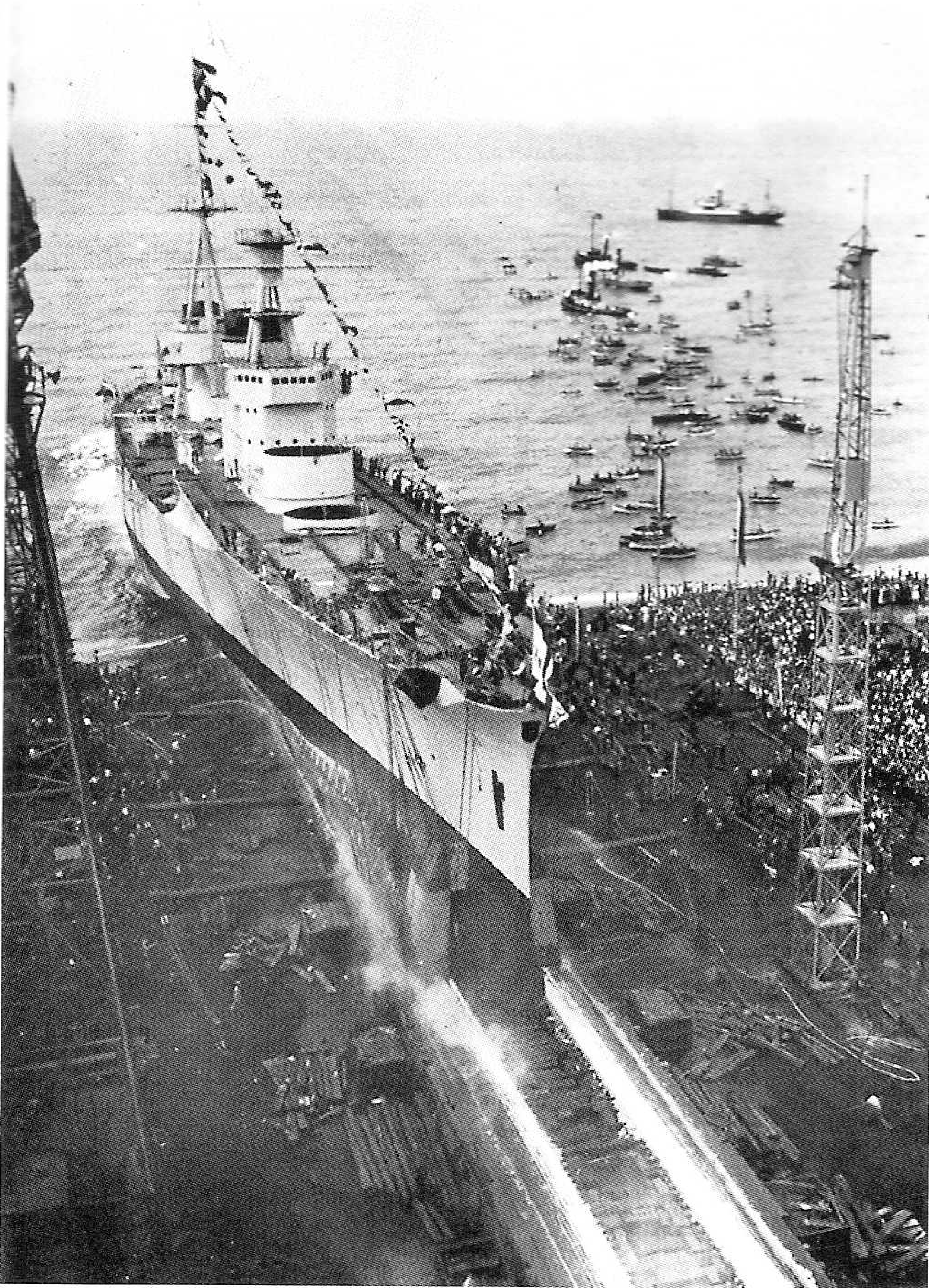
	Trento	*Trieste*	*Zara*	*Fiume*	*Gorizia*	*Pola*	*Bolzano*
Liczba akcji ogółem	27	23	9	9	20	12	23
W tym akcji przeciw nieprzyjaciołom	17	12	9	6	13	8	14
Osłony konwojów	9	11	—	3	7	3	8
Inne akcje	1	—	—	—	—	1	1
Przebyte mile morskie	27 518	24 134	11 498	10 939	27 672	13 174	21 785
Godziny w morzu	1432	1271	584	558	1 471	611	1 139
Zużycie paliwa [t]	25 850	20 173	7 843	8 578	20 929	8 813	18 860

FOTOGRAFIE

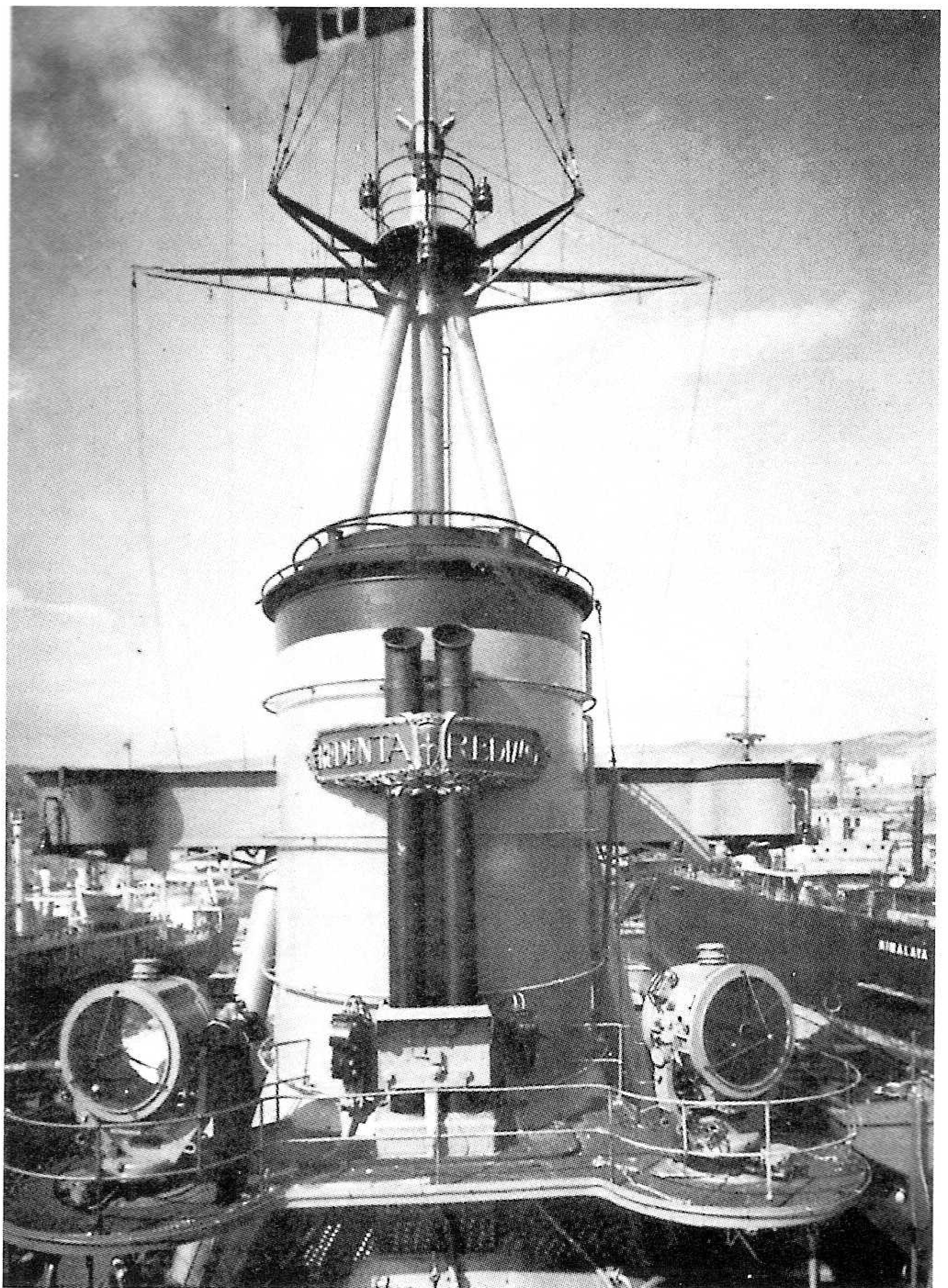


Krążownik ciężki *Fiume* na Zatoce Neapolitańskiej w 1938 r. Na dziobie widoczny wodnosamolot pływakowy, w tle zaś dwa jednokominowe niszczyciele włoskie.

Krążownik ciężki *Gorizia* w rejonie bazy La Spezia w 1932 r.

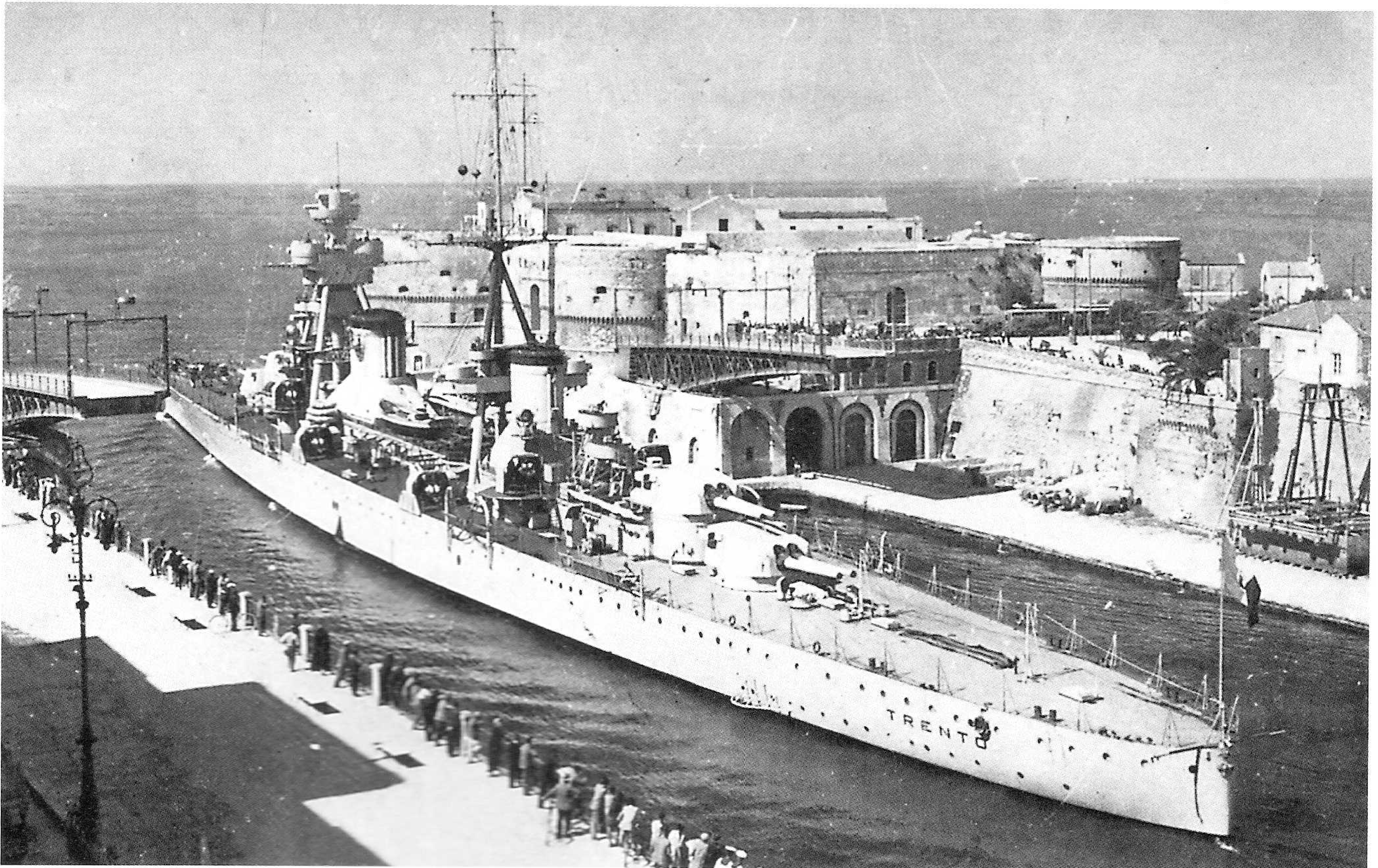


Wodowanie krążownika ciężkiego *Bolzano.*



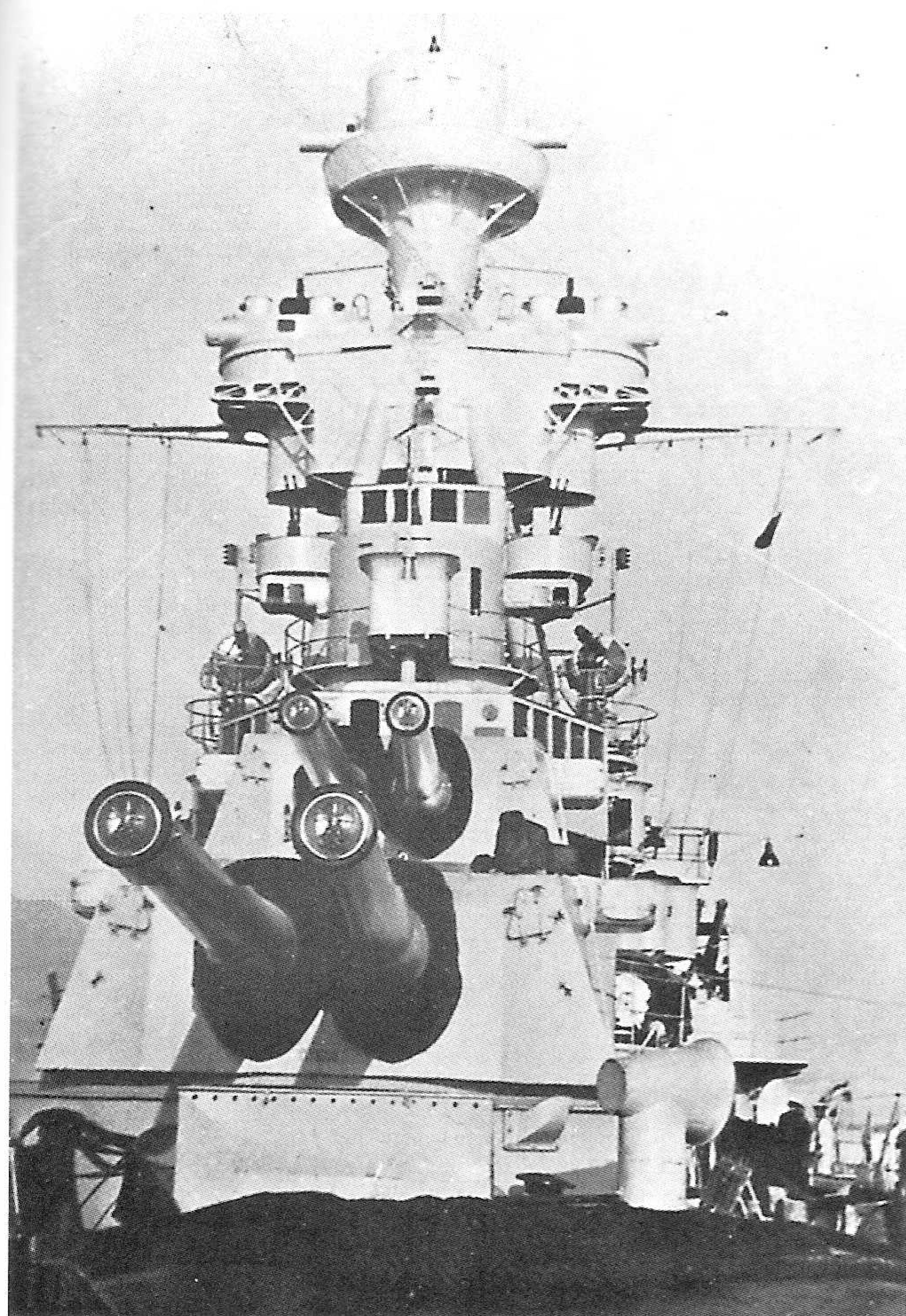
Motto krążownika ciężkiego *Trieste* – ?????? na drugim kominie. Fotografia sprzed wojny, o czym świadczy brak podwyższonej kapy komina. W odróżnieniu od krążownika ciężkiego *Trento, Trieste* nie miał otworów na górnej części rufowego komina.

Widziany od rufy krążownik ciężki *Trento* przechodzący w 1936 r. Kanał Żeglowny bazy w Talencie. Okręt ma jeszcze 16 armat uniwersalnych kal. 100 mm.



Widok z pokrytego deskami pokładu rufowego krążownika ciężkiego *Bolzano* na rufowe wieże działowe i rufowy komin oraz maszt. Za stojącym oficerem na wieży działowej pionowy napis „Brennero" – nazwa przełęczy, pola bitwy w I wojnie światowej, zaś na boku wieży prawdopodobnie motto okrętu.

Koniec lat 30. XX w. – krążownik ciężki *Bolzano* w bazie.



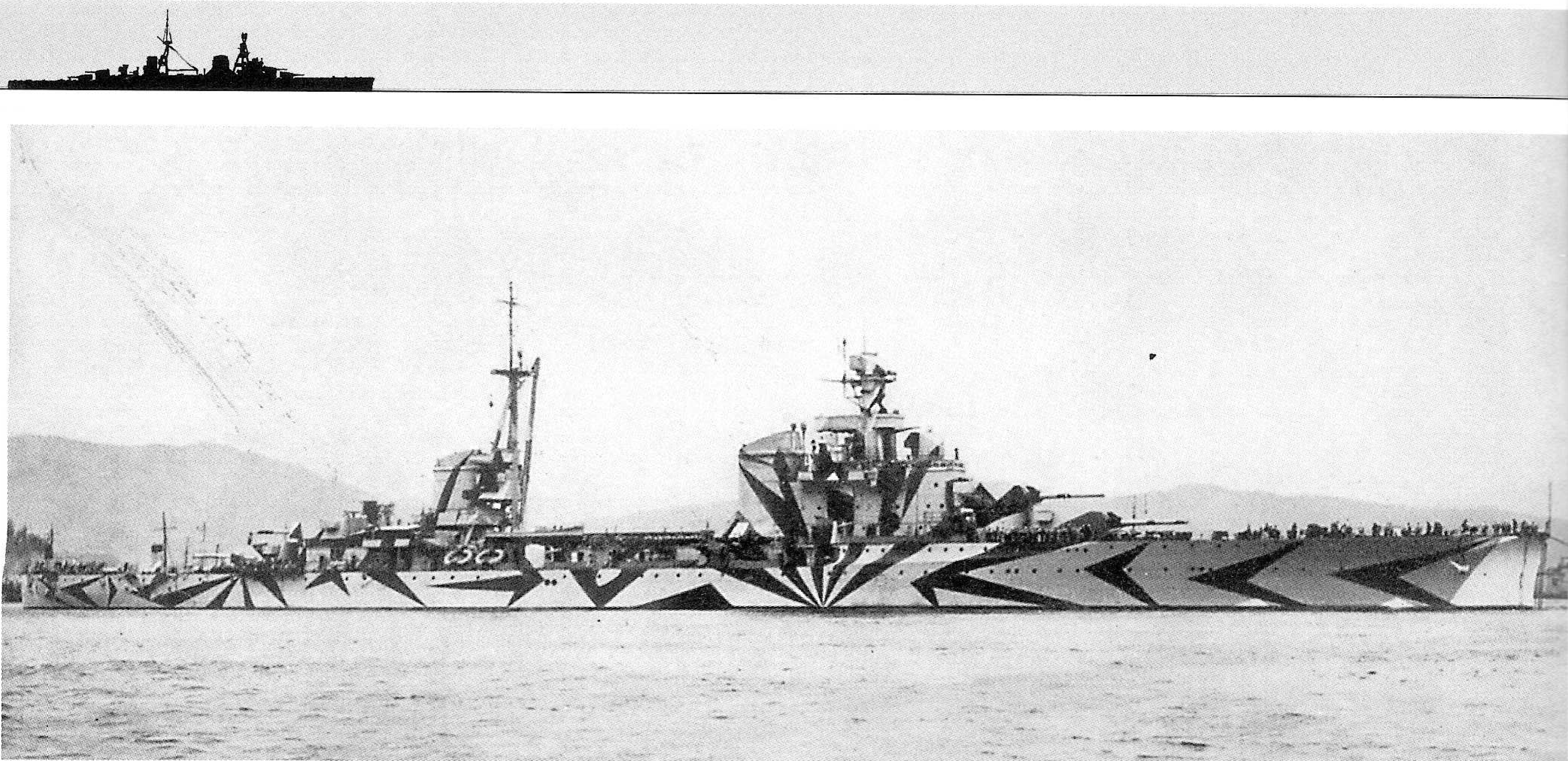
Bryła wieży dowodzenia krążownika ciężkiego *Trento* w 1938 r.



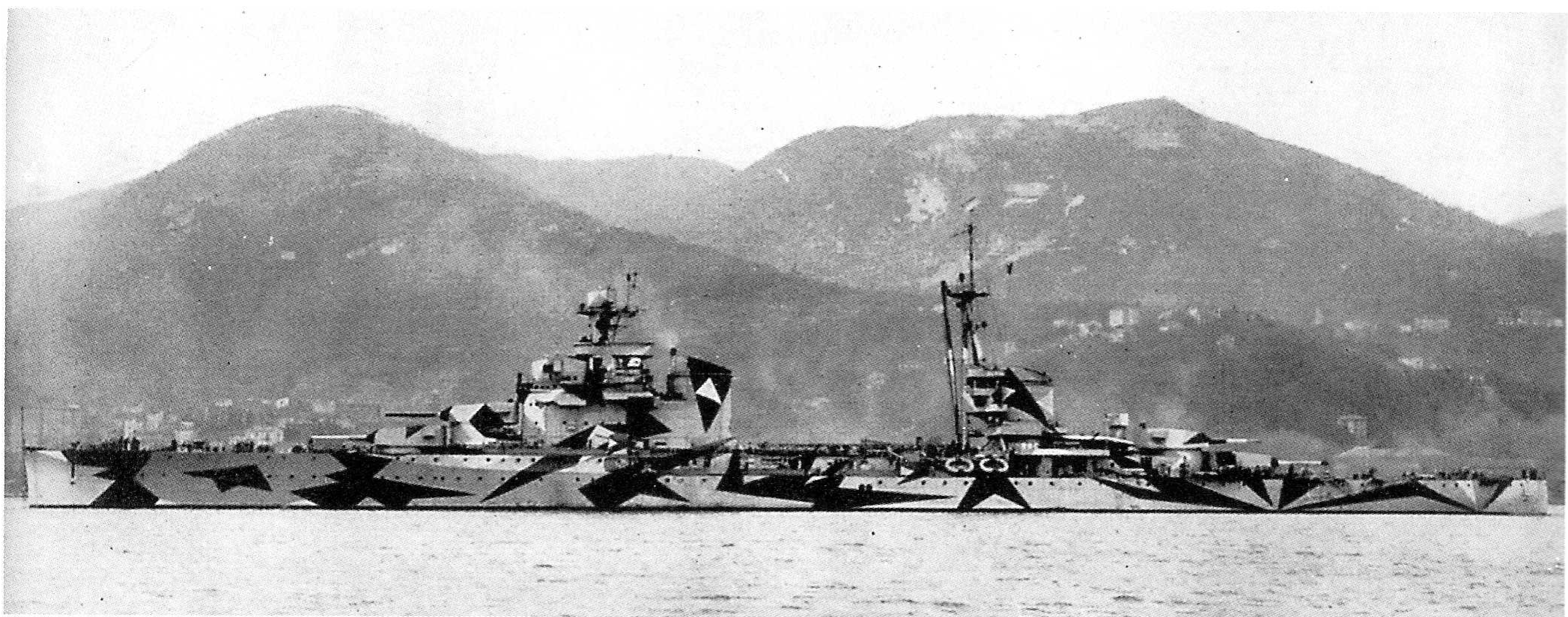
Krążownik ciężki *Trieste* widziany od rufy, jeszcze z 16 armatami uniwersalnymi kal. 100 mm. Bandery Japonii i Portugalii i in. mają zapewne związek z daleką podróżą zagraniczną.

Krążownik ciężki *Trento* w 1936 r. Cechą odróżniającą go od bliźniaczego *Trieste* był inny układ okien w sterówce (4-5-5-5-4 zamiast 4-3-4-3-4) oraz niewielki pomost po obu bokach pierwszego komina. Z tej perspektywy widać, jak szeroko były rozstawione kotły, że podstawy obu kominów musiały być takie duże.

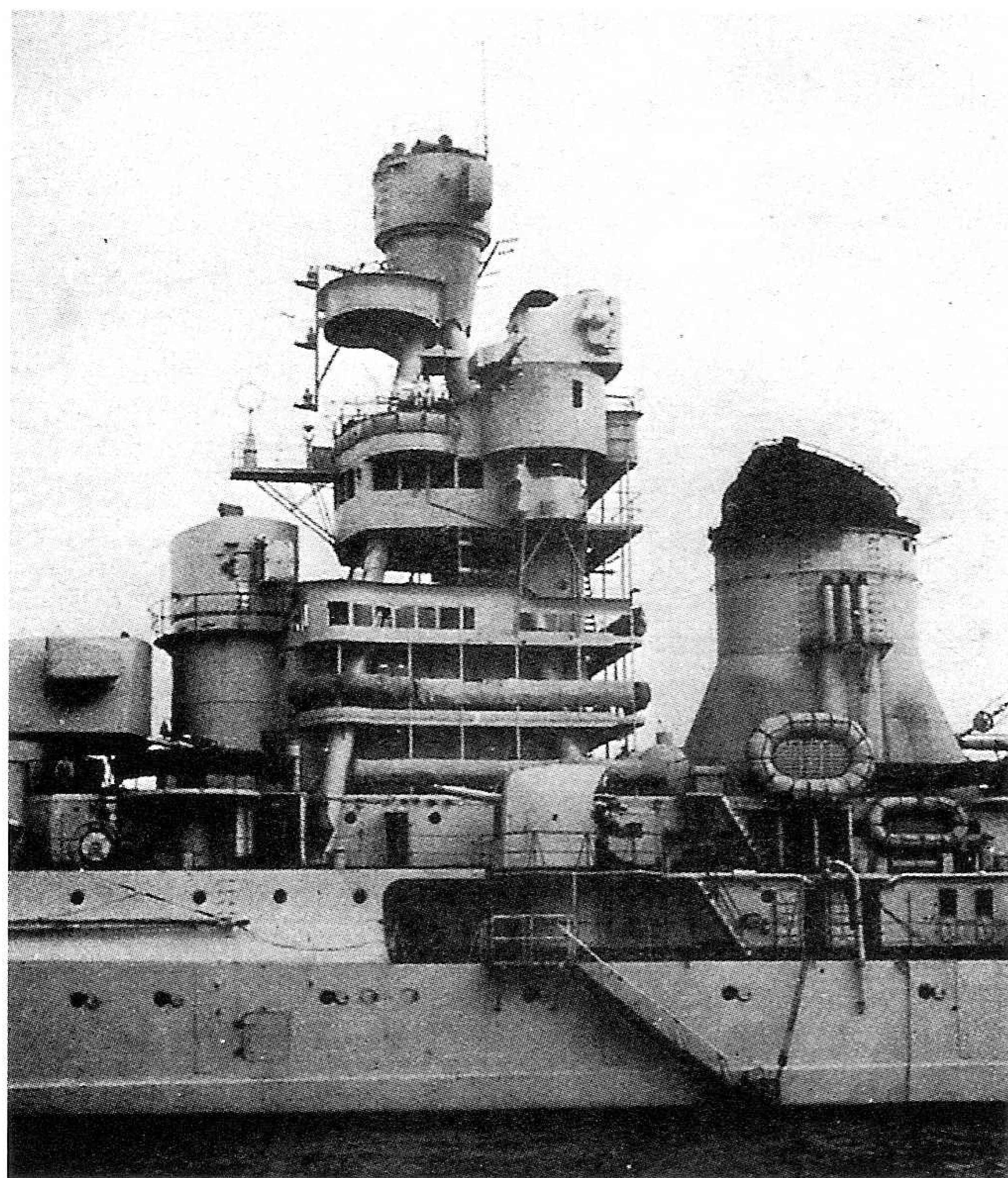


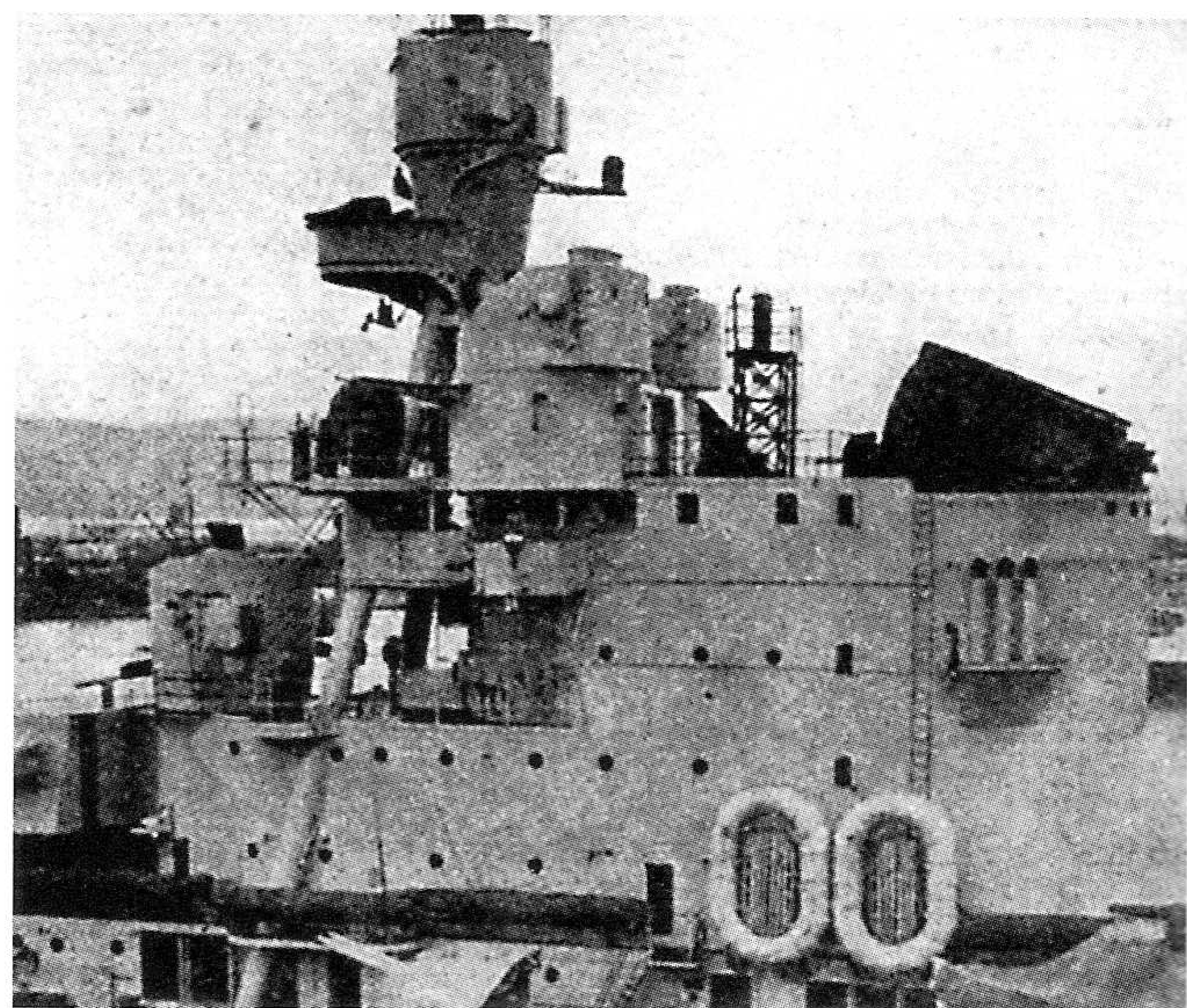


Baza La Spezia 1942 r. – krążownik ciężki *Bolzano* z kamuflażem burtowym.



Krążownik ciężki *Bolzano* w bazie La Spezia w 1942 r.

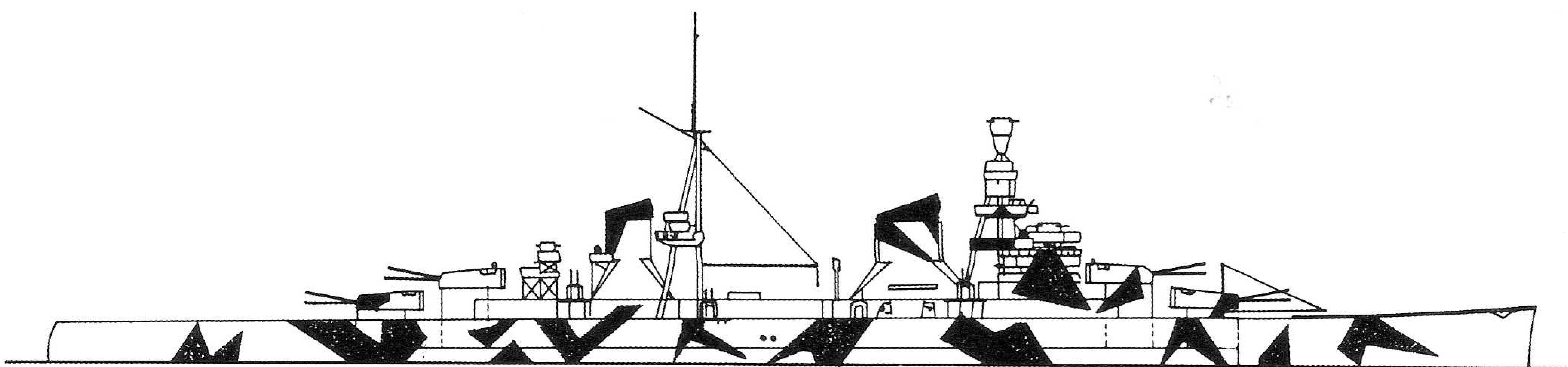


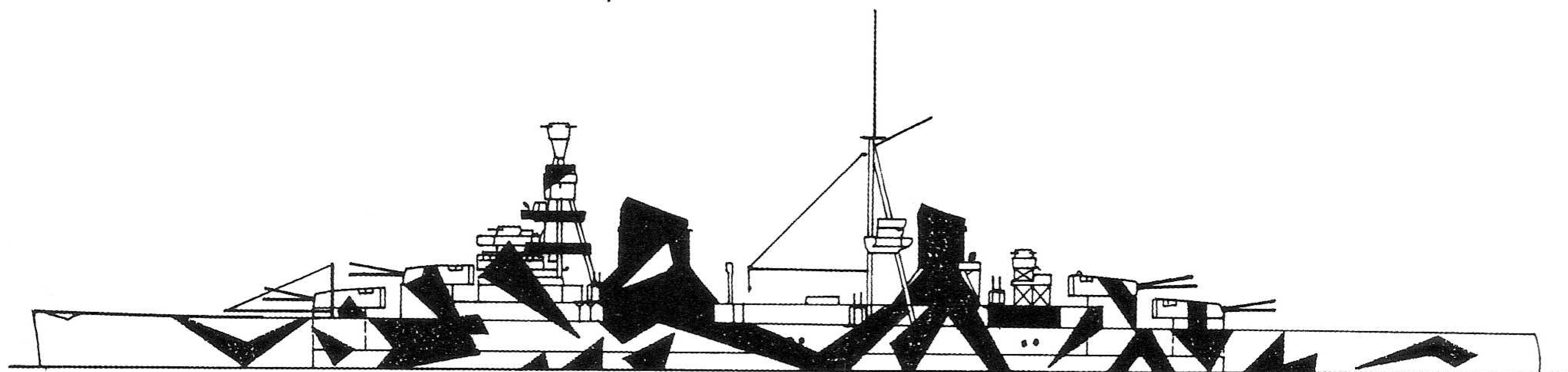


Bryła pomostu krążownika ciężkiego *Pola* łącząca się z pierwszym kominem.

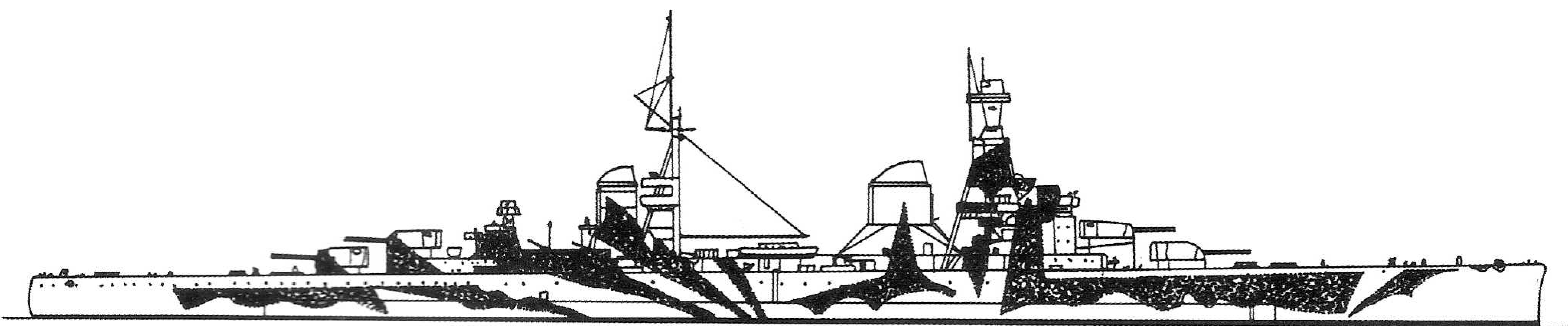
Potężna, nawet jak na krążownik ciężki, bryła wieży dowodzenia *Gorizii*. Na bokach komina charakterystyczna dla tego okrętu i kończącego typ *Zara* krążownika ciężkiego *Pola* wiązka trzech rur.

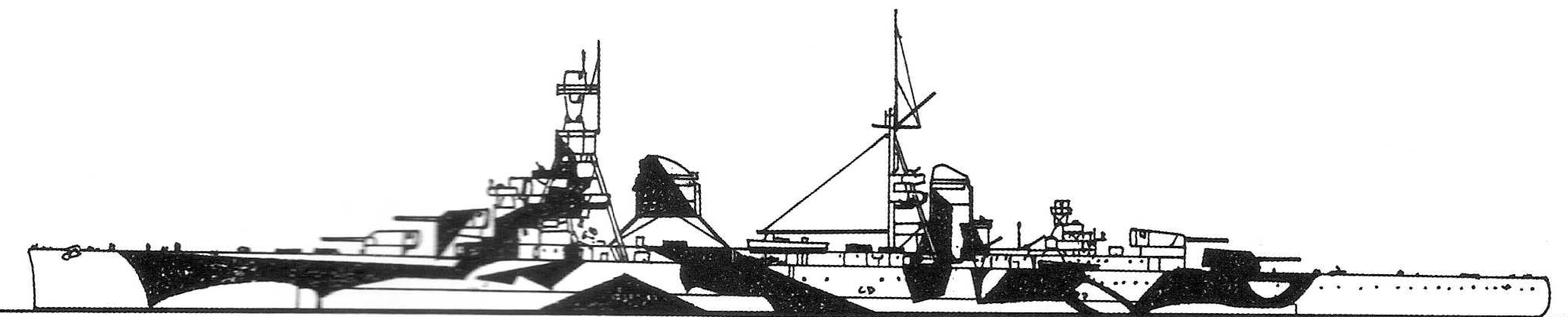
KAMUFLAŻE



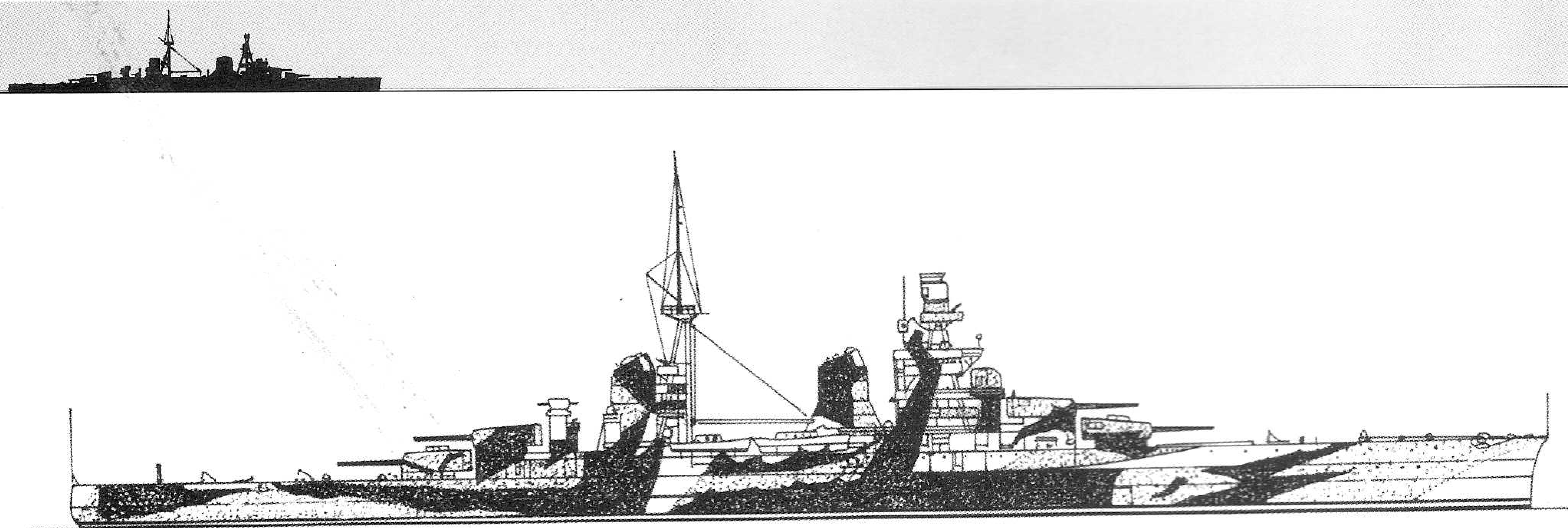


Kamuflaż krążownika *Trieste* (1942 r.).

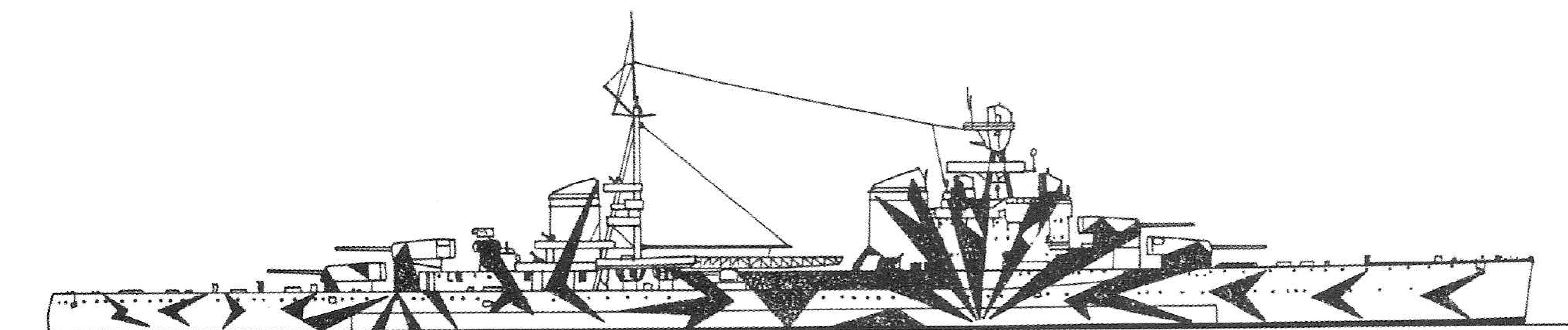


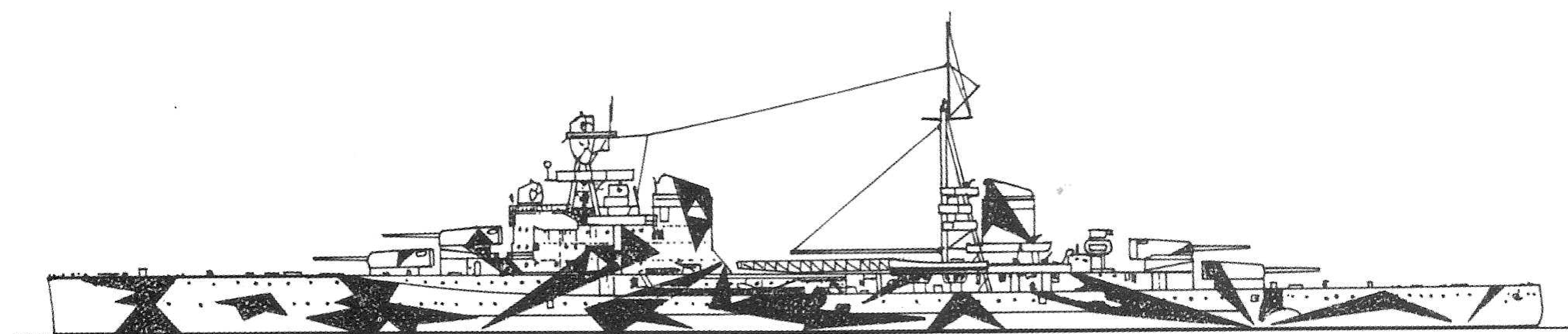


Kamuflaż krążownika *Trento* (1942 r.).



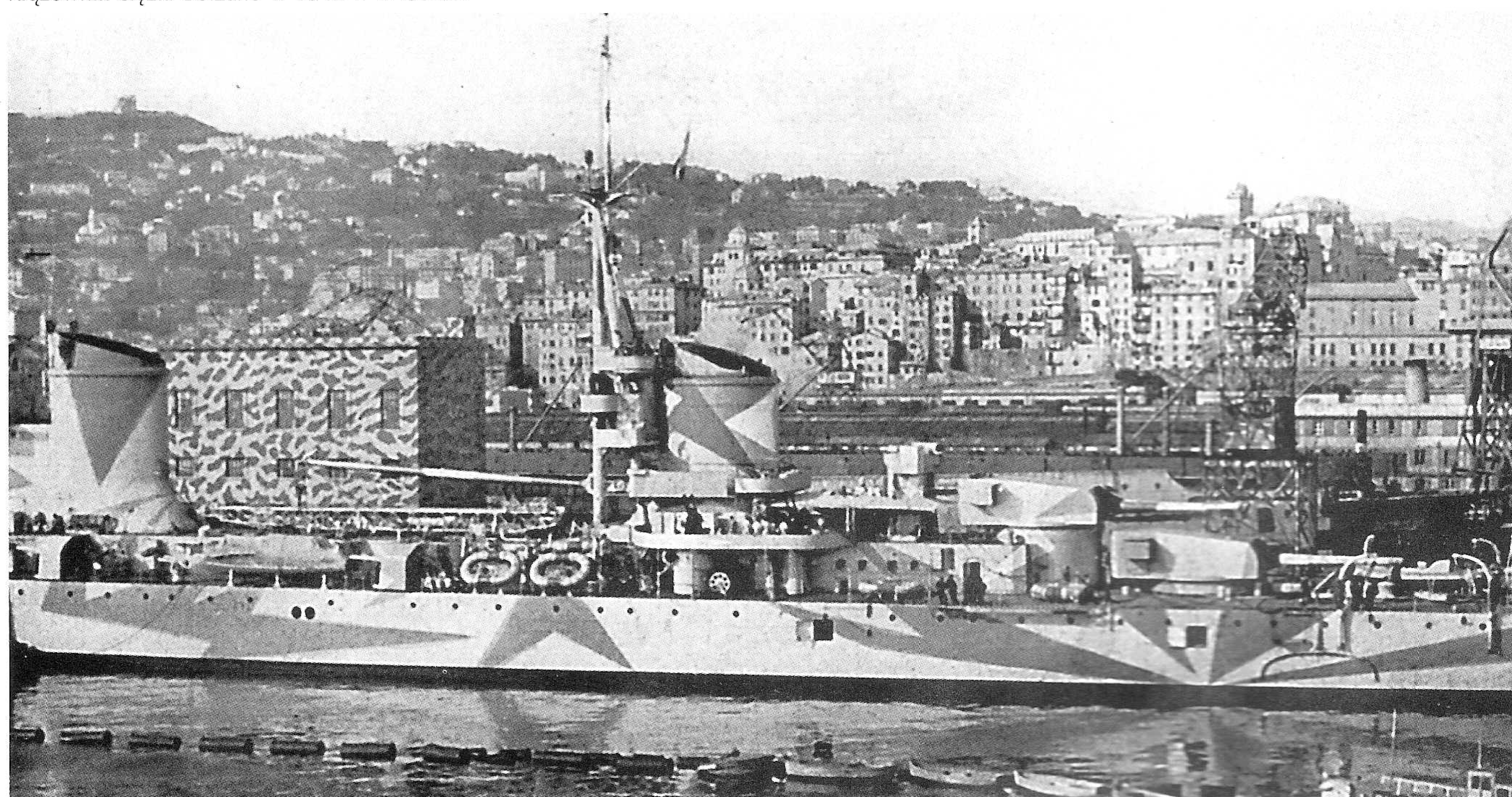
Kamuflaż na prawej burcie krążownika *Gorizia* (1942).





Wzór kamuflażu krążownika *Bolzano* po obu burtach w roku 1942.

Krążownik ciężki *Bolzano* w 1942 r. w Genui.



BIBLIOGRAFIA

Bragadin M. A., *The Italian Navy In World War II*, Annapolis 1957

Campbell J., *Naval Weapons of World War Two*, London 1985

Conway's All the World's Fighting Ships 1922-1946, London 1980

Cunningham A., *A sailor's Odyssey*, London 1956

Ghetti W., *Storia della Marina Italiana*, Milano 1961

Giorgerini G., Nani A., *Gli incrociatori Italiani 1861-1964*, Roma 1964

Howard M., *The Meditteranean Strategy*, London 1969

La Marina Italiana nella Seconda Guerra Mondiale, vol. 7, 14, 16, 18, Roma 1959

King J. W., *The War-Ships and Navies of the World*, 1880, London 1982 (reprint)

Lipiński J., *Druga wojna światowa na morzu*, Warszawa 1995

Macintyre D., *The Batle for the Mediterranean 1940-1943*, London 1964

Pack S. W. C., *The Battle of Matapan*, London 1960

Perepeczko A., *Morze Śródziemne w ogniu*, Warszawa 1995

Perepeczko A., *Burza nad Atlantykiem*, t. I-III, Warszawa 2000

Perepeczko A., *Komandosi głębin*, Gdańsk 2001

Petricone G., *L'Italia contemporaneo*, Verona 1968

Roskill S. W., *The War at Sea*, Vol. I-III, London 1947-1960

Roskill S. W., *The Navy at War*, Vol I-III, London 1956-1961

Seth R., *Two Fleets suprised*, London 1960

Shankland P., Hunter A., *Durbruch nach Malta*, München 1963

Trubicin S.B., *Tiażełyje kriejsiera Italii 1927- 1945*, Samara 2004

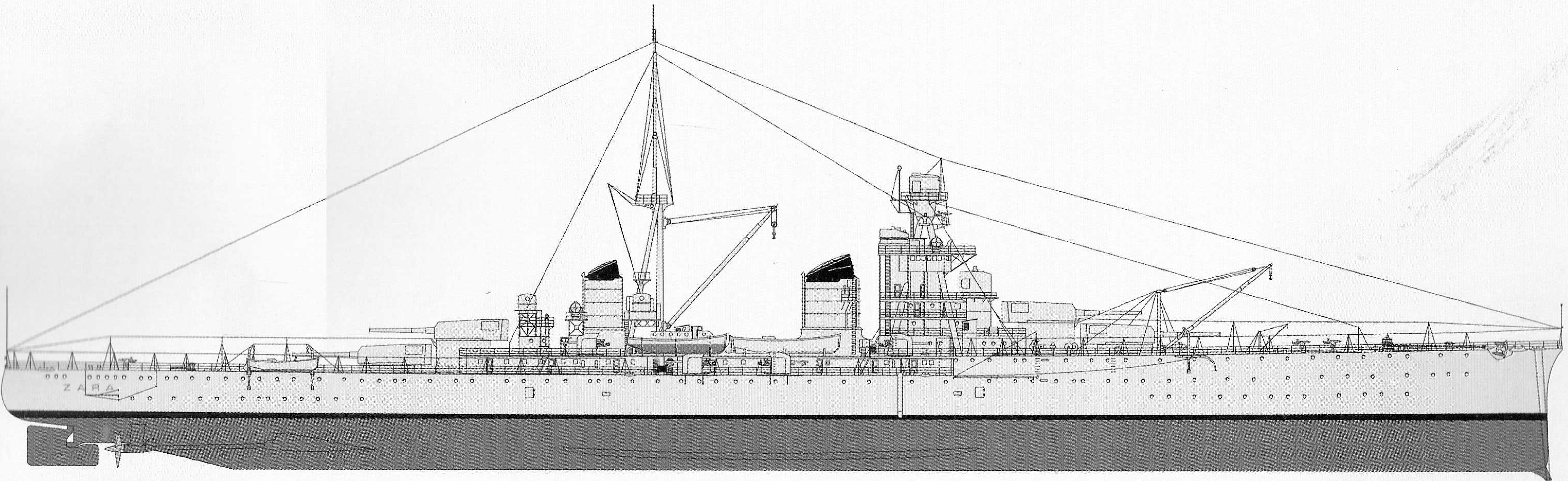
www.regiamarina.net

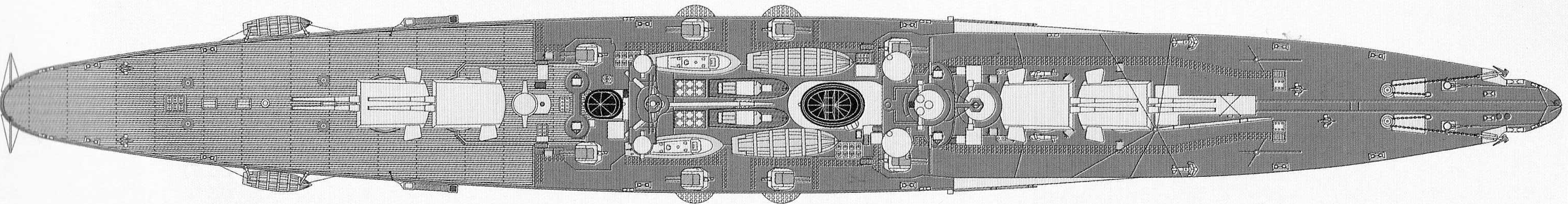
Żywczyński J., *Włochy nowożytne 1796-1945*, Warszawa 1971

Spis treści

ZARA

Wygląd okrętu w 1931 roku.

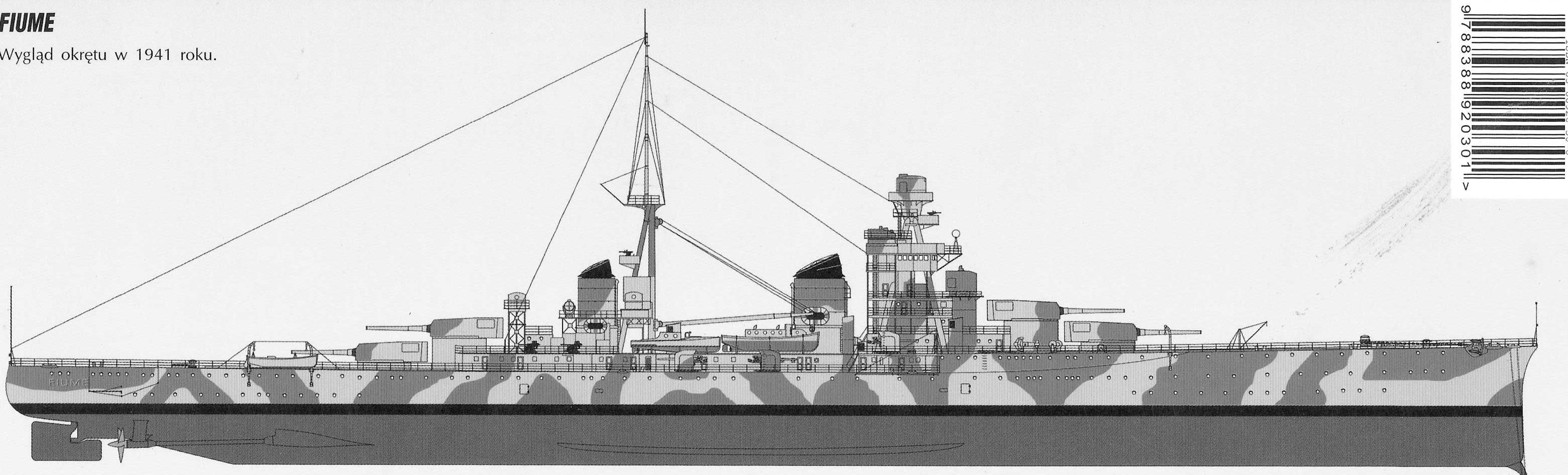





ISBN 83-88920-30-8
9 788388 920301 >

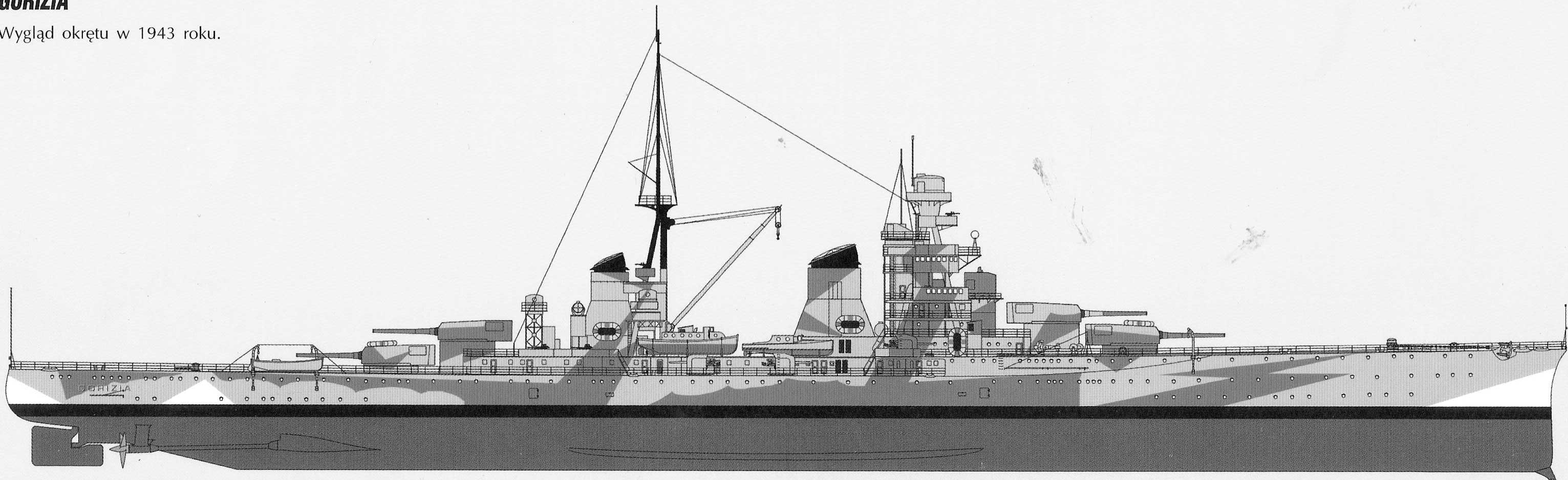
FIUME

Wygląd okrętu w 1941 roku.



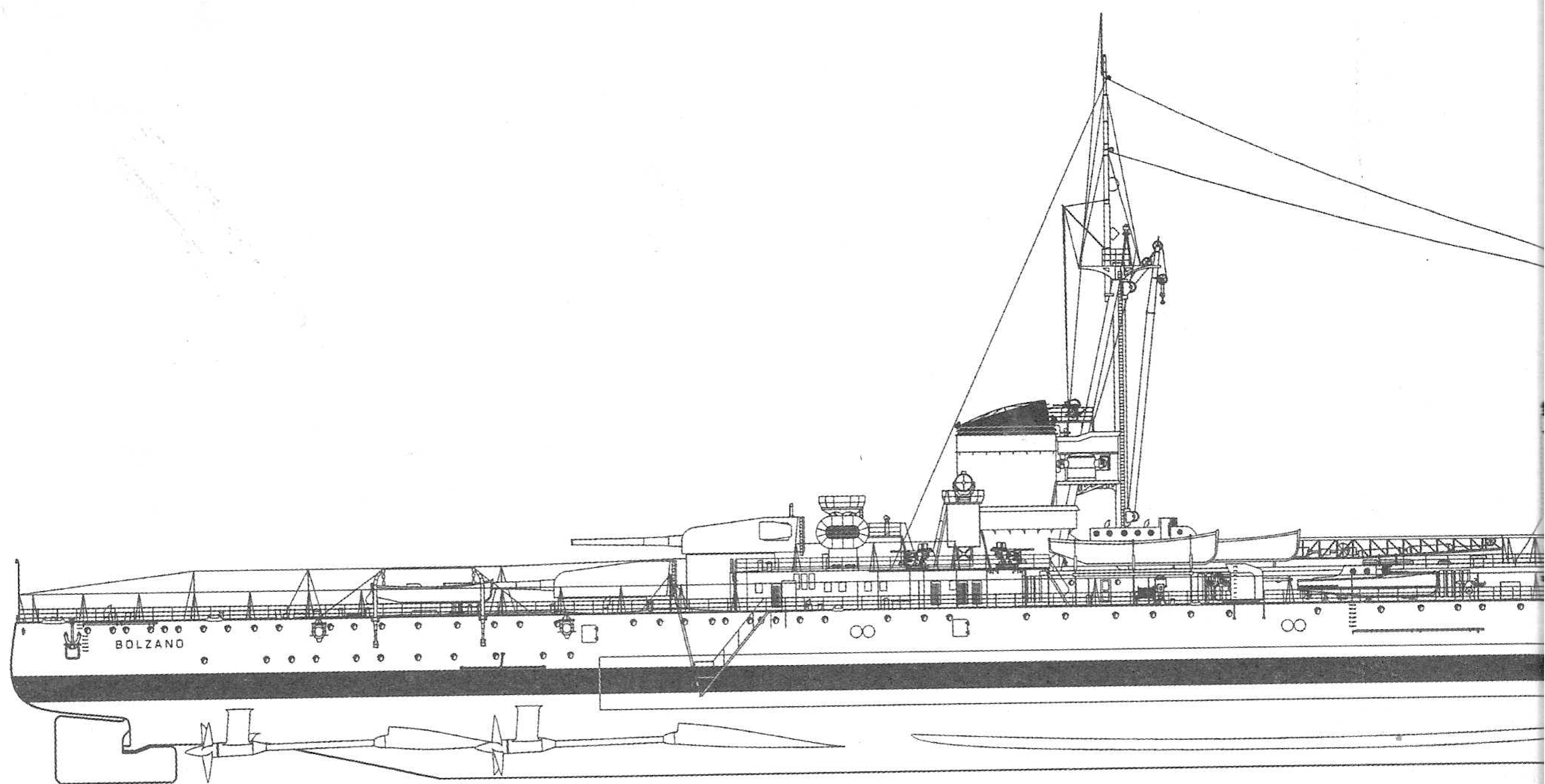
GORIZIA

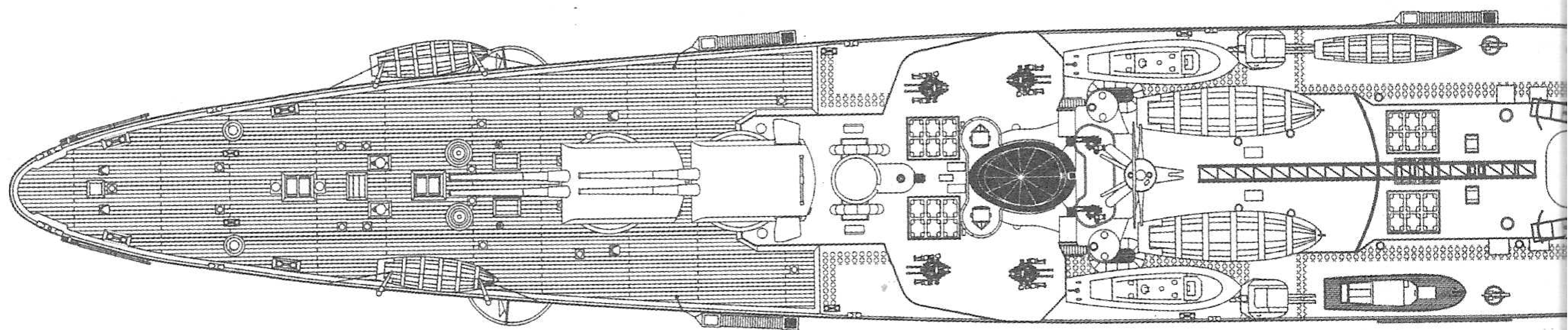
Wygląd okrętu w 1943 roku.

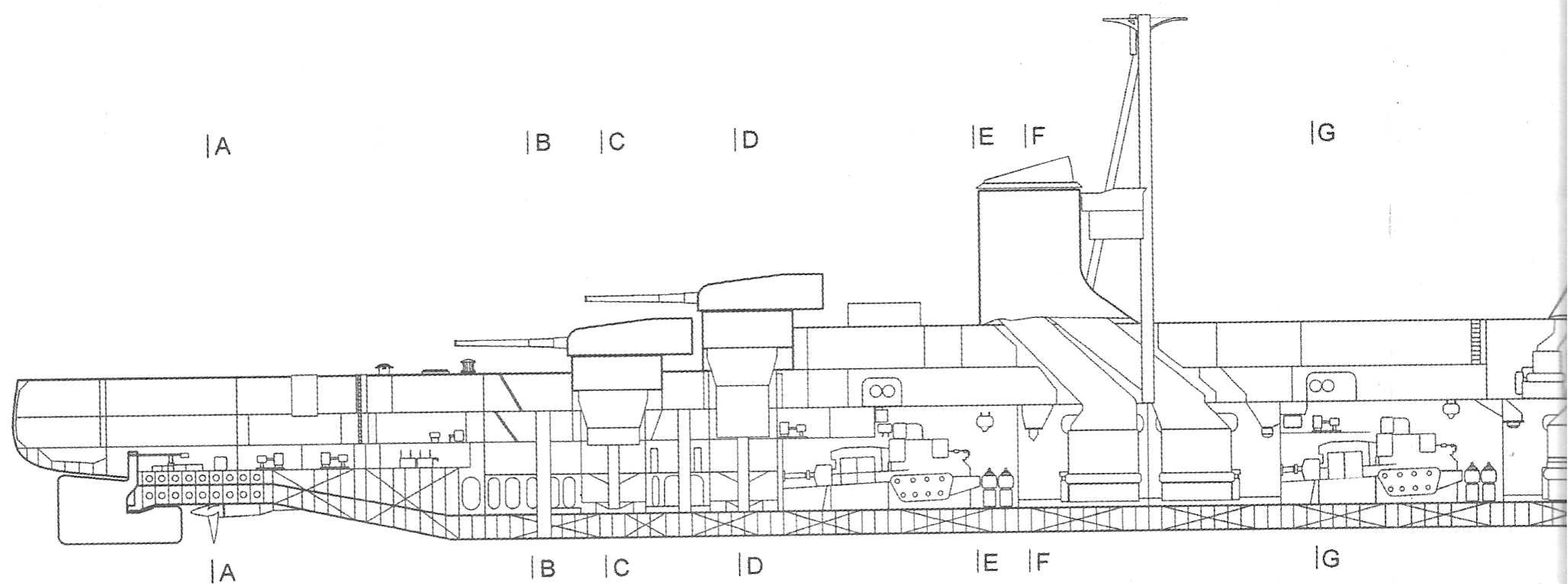


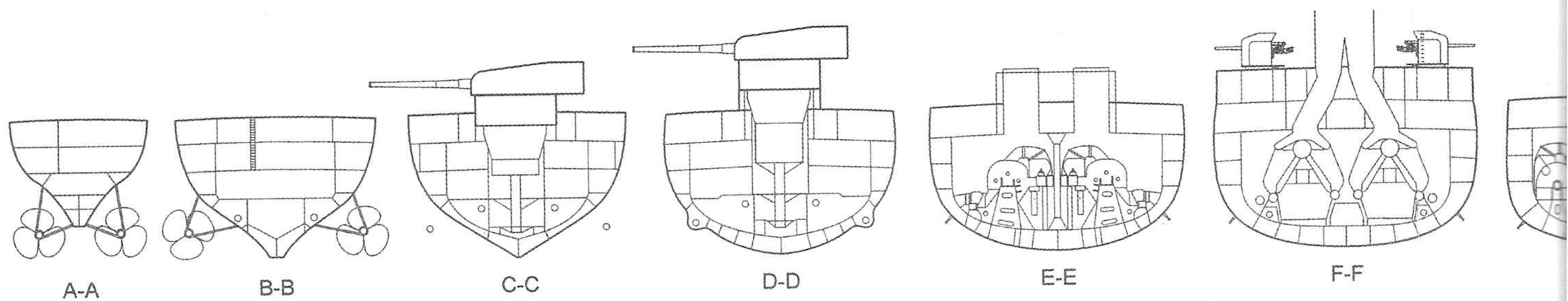
Bolzano

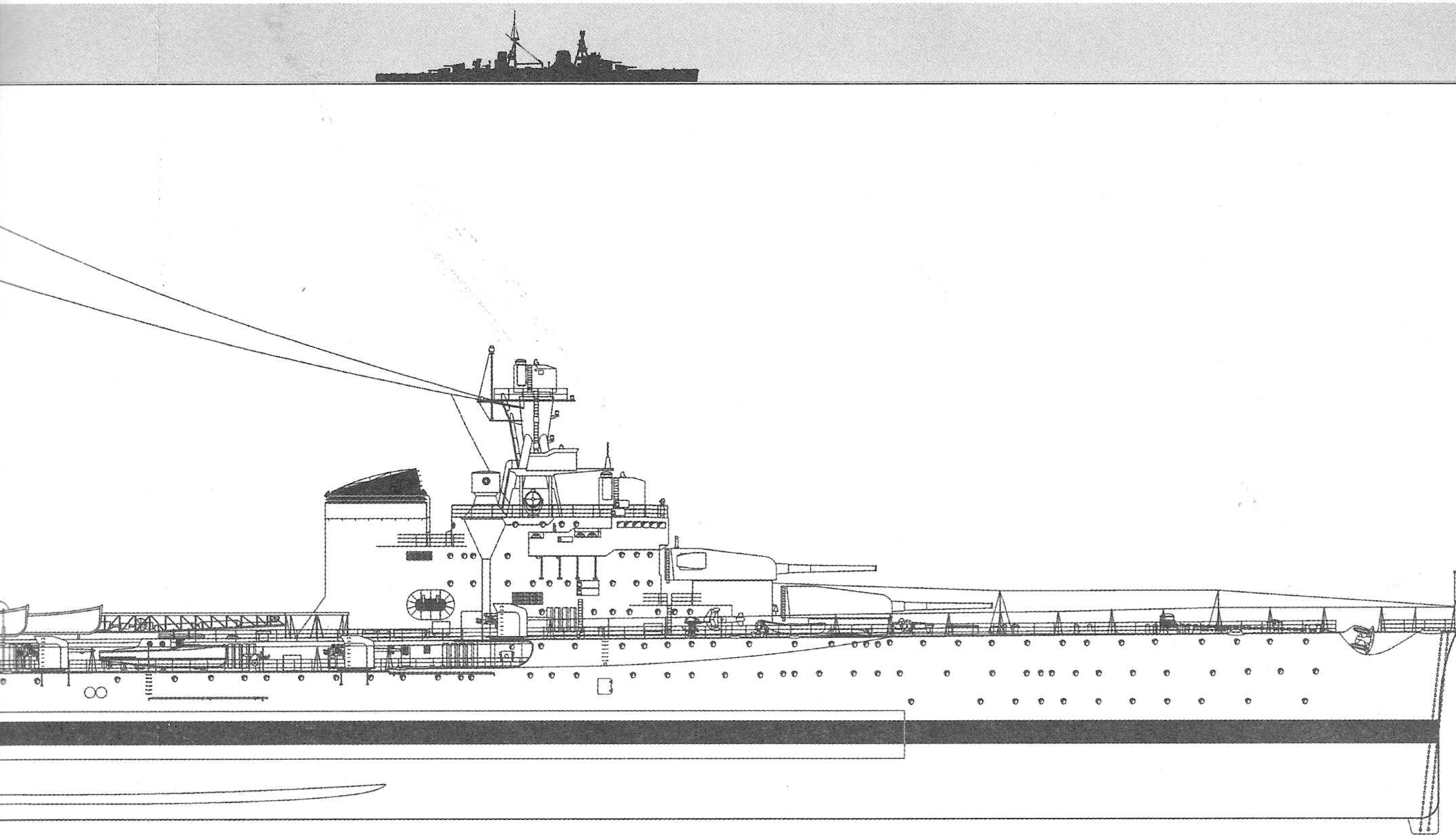
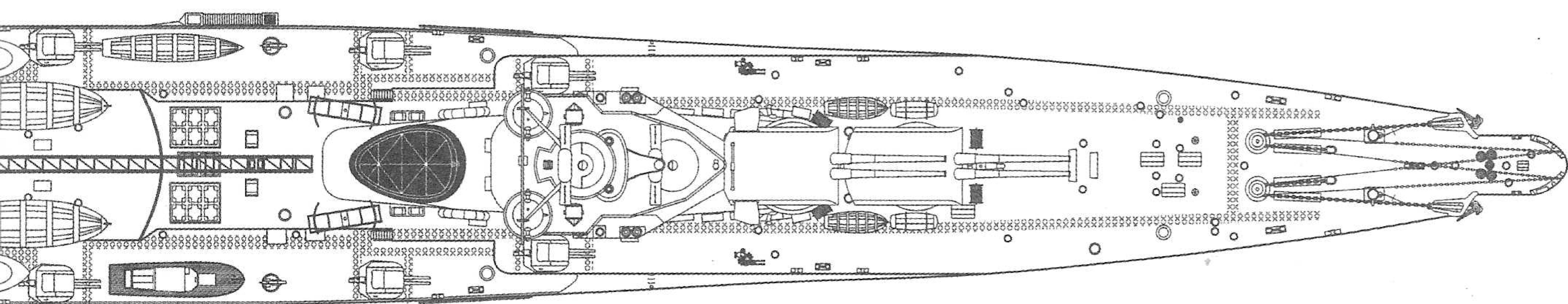
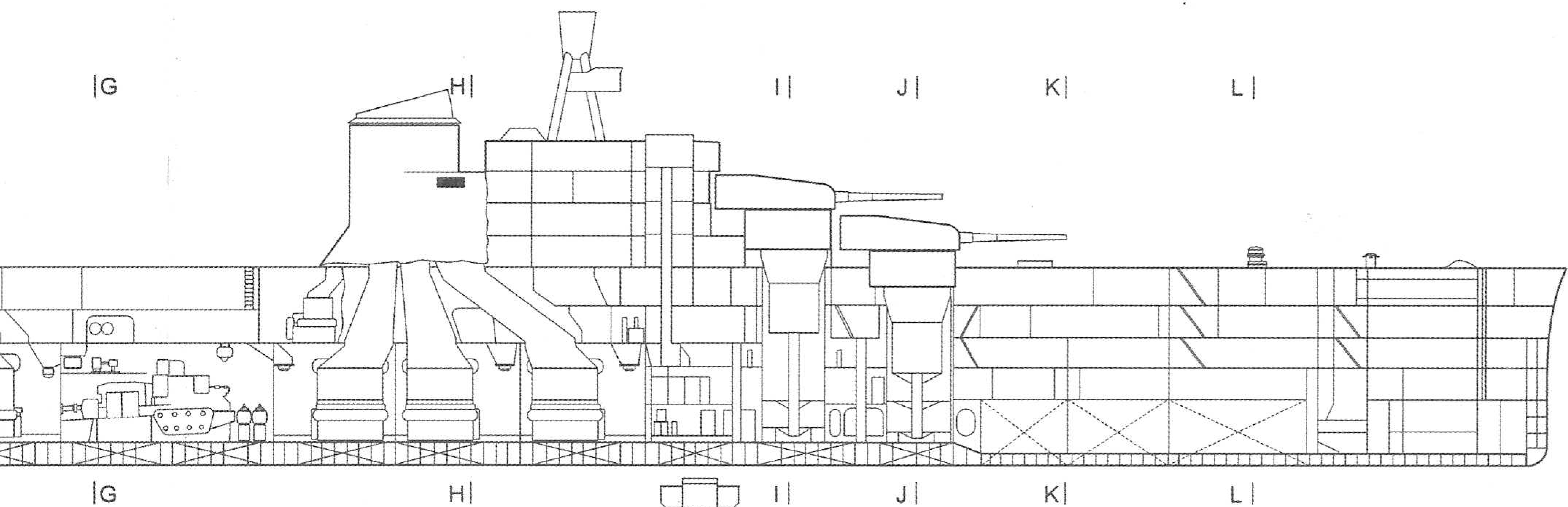
Stan z 1942 roku.

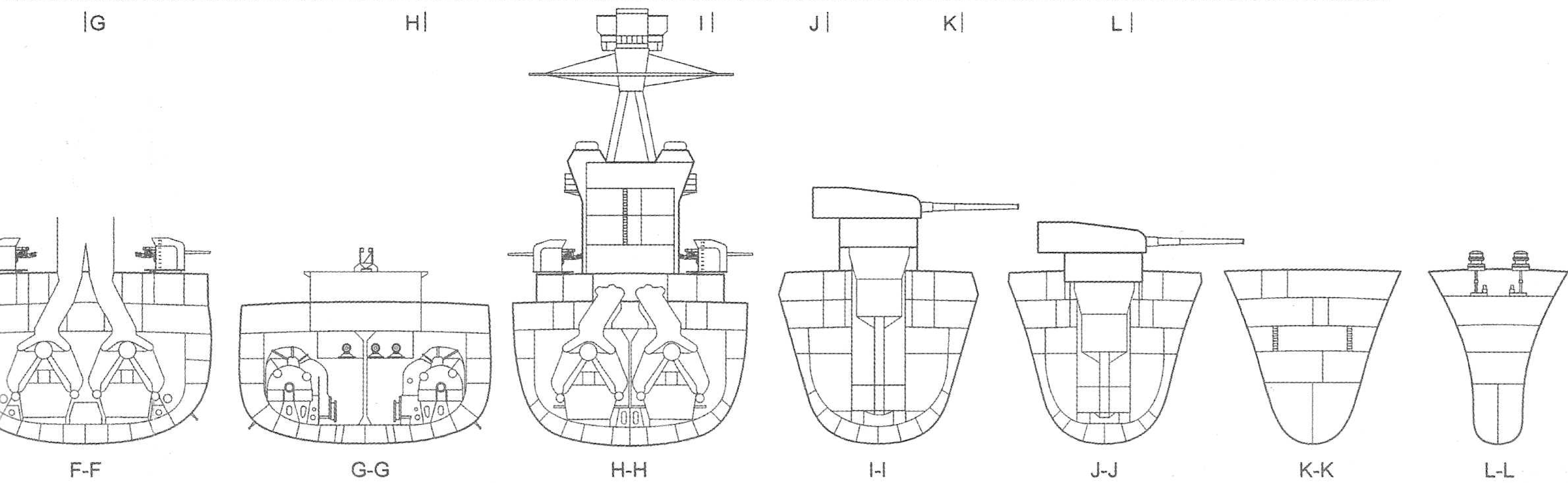










Rys. Tomasz Grotnik